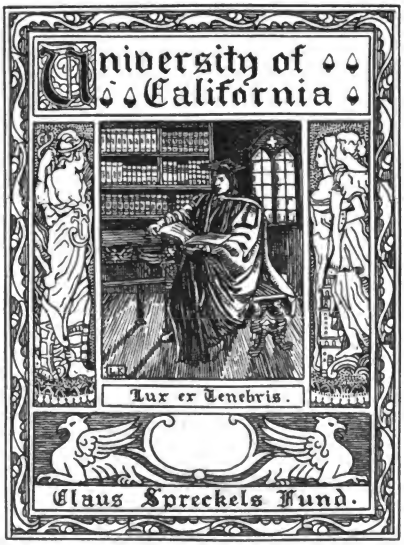
Die Eisenbahnve... in der Schweiz

Placid Weissenbach


University of
California
Lux ex Tenebris.
Claus Spreckels Fund.

Digitized by Google

Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.

Von

Placid Weißenbach.

Präsident der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen in Bern.

Sonderabdruck

aus „Archiv für Eisenbahnwesen", Jahrgang 1898, 1904 u. 1905.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY

Berlin.
Verlag von Julius Springer.
1905.

Digitized by Google

HT.3217
.W1

SPRECKELS

Druck von H. S. Hermann in Berlin.

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

Die Entwicklung der Eisenbahnfrage in der Schweiz.

I. Die schweizerischen Eisenbahnen von 1848 bis 1872. Eisenbahngesetz von 1852 3
II. Die schweizerischen Eisenbahnen von 1873 bis 1884. Eisenbahngesetz von 1872 18
III. Die Verstaatlichungsversuche von 1885 bis 1895 26
IV. Das Bundesgesetz, betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen von 1897 40

Die Durchführung der Verstaatlichung in der Schweiz.

Ankündigung des Rückkaufes 67
Freihändiger Ankauf der Hauptbahnen 70
Bundesgesetzgebung für die Bundesbahnen.
Besoldung der Eisenbahnbediensteten 105
Die Tarife 110
Finanzielle Maßnahmen für Durchführung des Rückkaufs 121
Betrieb der Bundesbahnen.
Die Behörden 126
Einnahmen 130
Fahrpläne 131
Betriebsmittel und ihre Leistungen 132
Beamte und Arbeiter 133
Bautätigkeit 136
Finanzielle Ergebnisse 137

187676

Digitized by Google

Anlagen.

Seite

I. Bundesratsbeschluß, betreffend Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und des Anlagekapitals der Schweizerischen Zentralbahn. (Vom 3. Dezember 1897.) 141

II. Auszüge aus den Urteilen des schweizerischen Bundesgerichtes, betreffend die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und des Anlagekapitals . 145

1. Urteil vom 18./21. Januar 1899 in Sachen gegen die Schweizerische Zentralbahn. (Reinertrag.) 145

2. Urteil vom 18./19. Juli 1899 in Sachen gegen die Schweizerische Nordostbahn. (Anlagekapital.) 158

3. Urteil vom 25. Juni 1901 in Sachen gegen die Gotthardbahn . 168

III. Vertrag zwischen den Vertretern des schweizerischen Bundesrates in Bern einerseits und dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn in Basel anderseits (Vom 5. November 1900.) . . . 174

IV. Gehaltsordnung für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen. (Vom 7. Januar 1902.) . . . 177

Digitized by Google

Die Entwicklung der Eisenbahnfrage in der Schweiz.

Von

Placid Weißenbach

Direktor der administrativen Abteilung des schweizerischen Eisenbahndepartements in Bern.

Digitized by Google

Sonderabdruck

aus „Archiv für Eisenbahnwesen“, Jahrgang 1898.

Digitized by Google

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

I.

Die schweizerischen Eisenbahnen von 1848 bis 1872.

Eisenbahngesetz von 1852.

Die Bundesverfassung von 1848 hat nicht nur die politische Entwicklung der schweizerischen Eidgenossenschaft im Innern und ihre Stellung nach außen wesentlich gehoben, indem sie den lockern Staatenbund der zweiundzwanzig Kantone in einen festgefügten Bundesstaat umwandelte; auch für die volkswirtschaftliche Erstarkung des Landes war eine sichere Grundlage gewonnen, da die Einführung der Niederlassungsfreiheit im ganzen Gebiete der Schweiz, die Verlegung der Zölle an die Landesgrenze, die Vereinheitlichung von Maß und Gewicht, die Durchführung der Münzeinheit und die Übertragung der Postverwaltung an den Bund die Schranken niederlegten, die bisher die freie Entfaltung von Handel und Verkehr gehemmt hatten. Daher war jetzt auch der Zeitpunkt eingetreten, der Einführung des neuen Verkehrsmittels, der Eisenbahnen, ernstlich näher zu treten, nachdem früher außer der am 9. August 1847 eröffneten Bahnlinie Zürich—Baden (23,157 km) auf Schweizergebiet nur die Schlußstrecke einer ausländischen Bahn erbaut worden war, die am 15. Juni 1844 dem Betriebe übergebene Linie St. Ludwig—Basel (1,860 km) der Basel—Straßburger Bahn. Allerdings hatte es an vielfachen anderen Eisenbahnbestrebungen nicht gefehlt; angeregt waren Verbindungen von Basel nach Zürich, von Basel nach Luzern und Aarau, von Zürich nach Aarau einerseits und über Winterthur nach Romanshorn anderseits, von Wyl über St. Gallen nach Rorschach, von Rorschach und Rapperswil nach Chur und über den Lukmanier nach Locarno und Lugano, von Lausanne über Freiburg nach Bern, von Morges und Lausanne nach Yverdon, von Biel über Solothurn nach Olten. Alle diese Versuche waren aber nicht nur an den Schwierigkeiten, die erforderlichen Geldmittel aufzubringen, gescheitert, sondern auch an der Haltung der Kantonsregierungen, zwischen denen eine Verständigung herbeizuführen unmöglich war. Der Eisenbahnbau war eben damals noch keineswegs populär; er hatte vielmehr mit großen

Digitized by Google

Vorurteilen zu kämpfen, nicht nur beim Volke, sondern auch bei manchem Mitgliede der Behörden; dazu kam eine noch niedrigere Stufe der technischen Ausbildung, die den schwierigen Aufgaben der Überwindung starker Steigungen und scharfer Krümmungen, wie sie die schweizerische Terrainformation stellte, nicht in so hohem Maße wie heute gewachsen war.

Von dem einsichtigeren Teile des Schweizervolkes und seiner politischen Führer war allerdings die Notwendigkeit, durch Erstellung von Eisenbahnen die wirtschaftliche Zukunft des Landes zu sichern, längst anerkannt worden. Daher wurde auch bei den Verhandlungen der Kommission der Tagsatzung, die die neue Bundesverfassung vorzuberaten hatte, sowie in der Tagsatzung selbst die Aufgabe des Staates, das Zustandekommen von Eisenbahnen zu fördern, ausdrücklich erwähnt. Als die Eidgenossenschaft ermächtigt werden sollte, auf ihre Kosten öffentliche Werke zu errichten oder ihre Errichtung zu unterstützen und zu diesem Zwecke das Recht der Expropriation geltend zu machen, wurde besonders auf die Erstellung von Eisenbahnen hingewiesen. „Die Schweiz werde sich auch in Beziehung auf die Eisenbahnen künftig nicht mehr passiv verhalten können, wie bisher; sie werde durch die Verhältnisse getrieben, diesem wichtigen Verkehrsmittel größere Aufmerksamkeit zu leihen, wenn sie nicht Gefahr laufen wolle, ihren Transithandel, sowie teilweise auch den Absatz ihrer Waren zu verlieren."

Schon mit Beschluß der Bundesversammlung vom 18. Dezember 1849 wurde der Bundesrat beauftragt, folgende Vorlagen zu machen:

1. den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetze unter Zuziehung unbeteiligter Experten zur Vornahme der technischen Vorarbeiten;
2. den Entwurf zu einem Bundesgesetze betreffend Expropriation für Eisenbahnbauten;
3. Gutachten und Anträge, die Beteiligung des Bundes bei der Ausführung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, die Konzessionsbedingungen für den Fall der Erstellung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften usw. betreffend.

Der zweite Auftrag ist durch Erlaß des mit Botschaft des Bundesrates vom 25. Februar 1850 vorgeschlagenen Bundesgesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten, vom 1. Mai 1850, das heute noch gilt, erledigt worden.

Zur Vorbereitung der andern geforderten Vorlagen wurde durch das Post- und Baudepartement im Jahre 1850 ein besonderes Eisenbahnbureau unter Leitung des Ingenieurs G. Koller, des späteren

Digitized by Google

Gotthardbahninspektors, zur Sammlung der erforderlichen Materialien eingerichtet und ein technisches Gutachten von dem bekannten englischen Ingenieur Robert Stephenson, sowie ein finanzieller Bericht von Ratsherr Geigy in Basel, Ingenieur Ziegler in Winterthur und Dr. W. Schmidlin in Basel eingeholt. Das technische Gutachten kam zum Schlusse, daß es sich empfehle, folgende Bahnlinien auszuführen:

1. Basel—Olten zur Verbindung der deutschen und französischen Bahnen mit dem Innern der Schweiz;
2. Morges—Yverdon—Murten—Lyß—Solothurn—Olten—Aarau—Baden—Zürich—Winterthur—Romanshorn—Rorschach als Transitlinien durch die ganze Schweiz von Südwesten nach Nordosten;
3. Olten—Luzern zur Verbindung dieser Stammlinie mit Luzern, den innern Kantonen, dem Gotthardpaß und Italien;
4. Rorschach— und Wallenstadt—Chur zur Verbindung der am Bodensee ausmündenden deutschen Bahnen mit den bündnerischen Alpenpässen und Italien;
5. Lyß—Bern—Thun zur Verbindung von Bern und vom Berner Oberland mit der Stammlinie;
6. Winterthur—Schaffhausen zur Verbindung der Stammlinie mit Schaffhausen und den dort allfällig einmündenden deutschen Bahnen;
7. Biasca—Locarno für größeren Lokalverkehr.

Dieses Bahnnetz sollte eine Länge von 650 km umfassen und war ohne Bauzinsen mit einspuriger Anlage auf 102 123 000 Frcs. a. W., mit zweispuriger Anlage auf 114 243 000 Frcs. a. W. veranschlagt.

Der finanzielle Bericht vom 31. Oktober 1850 war der Ansicht, daß dieses Bahnnetz ohne Beteiligung des Staates nicht ausgeführt werden könne, daß der Staat aber für Herstellung der Eisenbahnen so viel leisten solle, als ihm überhaupt möglich sei; die hierfür verfügbaren Kräfte lägen beim Bund und bei den Kantonen und beide müßten herbeigezogen werden, wenn nicht große finanzielle Gefahren eintreten sollten. Die staatliche Beteiligung hätte stattzufinden in Form einer Zinsengarantie; sei es, daß die Ausführung der Bahnen durch Gesellschaften unter Kontrolle des Staates oder durch einen vom Bundesrate und von den Kantonsregierungen ernannten Verwaltungsrat als gemeinschaftliches Unternehmen des Bundes und der Kantone übernommen würde. Für die Ausführung durch Gesellschaften mit Zinsengarantie seitens des Staates trat Herr Ziegler

Digitized by Google

ein; Herr Geigy dagegen empfahl die Staatsgarantie in der Meinung, daß der Bund das Eisenbahnnetz in Unterabteilungen zerlege; die selbständig durch von Bund und Kantonen gewählte Verwaltungen administriert werden sollten; diese hätten das erforderliche Kapital namens des Bundes gegen Eisenbahnpartialen aufzubringen, welche Partialen außer einem garantierten Zins von $3^1/_2$ % auch einen Anteil am Gewinn erhalten und die der Staat nach 50 Jahren zum Nennwerte einzulösen berechtigt wäre. Es spräche nichts dafür, daß eine vom Staate abhängige Verwaltungsbehörde weniger sorgfältig zu Werke gehe, als die Leiter einer Privatgesellschaft; die bessern Resultate der Privateisenbahnen bewiesen nichts, wenn diese sich die ertragsreicheren Linien zum voraus auszusuchen verstanden hätten. Die Gründe für Leitung durch den Staat lägen im Wesen der Eisenbahnen, da sie Straßen höherer Ordnung wären, die so gut als möglich dem Publikum zugänglich gemacht werden müßten. Die Eisenbahnen würden als Mittelglieder eines großen internationalen Verkehrs hinsichtlich der Konkurrenz der verschiedenen Länder um den Transit nur in der Hand des Staates ihre volle Bedeutung und Nützlichkeit entfalten können. „Wir sind nun bald von allen Seiten von Staatsbahnen umgeben; würden wir wohl in allen Verhältnissen durch das Mittel der Privatgesellschaften das Gleichgewicht halten können?“ Das Bedürfnis der weiteren Entwicklung und Vervollkommnung des Eisenbahnwesens würde alsbald bereuen lassen, wenn der Staat das neue Verkehrsmittel für längere Zeit aus der Hand gegeben hätte. Herr Geigy erinnerte ferner an das Monopol, das dem Inhaber einer Konzession tatsächlich gewährt wäre, an die Gefahren einer engherzigen Tarifpolitik, an die Kollisionen, die zwischen den Gesellschaften und den Organen des Staates notwendig entstehen müßten, wenn die eine Partei ihre Interessen und die andere ihre Pflicht verträte. Die Forderung der Mitbeteiligung der Kantone wurde speziell mit dem Hinweise begründet, daß dem Bunde die Mittel fehlten, um ein Betriebsdefizit zu übernehmen, das eintreten würde, falls die Rendite der schweizerischen Bahnen im Durchschnitt nur 2 % betragen sollte. Eventuell machte Herr Geigy die Anregung, die Mittel zum Bahnbau durch ein Staatsanleihen zu beschaffen, das seine Schrecken verlöre, wenn es bloß zu produktiven Zwecken aufgenommen würde.

Der Bundesrat schloß sich in seiner Botschaft vom 7. April 1851 den Anschauungen des Herrn Geigy an; die alleinige Übernahme des Bahnbaues durch den Bund sei nicht möglich, da diesem für außerordentliche Zwecke jährlich nur 330 000 Frcs. zur Verfügung ständen, während bei nur 2 % Reinertrag auf dem verwendeten

Digitized by Google

Kapital ein jährliches Defizit von 1 526 152 Frcs. bei einer Zinsengarantie von $3^1/_2$ % und ein solches von 2 034 736 Frcs. oder von 2 543 420 Frcs. bei einer Verzinsung des aufzunehmenden Kapitals zu 4 % oder $4^1/_2$ % sich ergeben würde. Den Bau durch Privatgesellschaften beantragte der Bundesrat abzulehnen: eine zureichende Kontrolle sei kaum möglich; ein reiner Privatbau könne an der Schwierigkeit der Geldbeschaffung scheitern und der Staat müsse schließlich doch mit seiner Hilfe eingreifen; die Gesellschaften mit ihren Sonderinteressen seien geeignet, einen Staat im Staate zu schaffen und damit eine Gefahr selbst in politischer Hinsicht zu bilden; Herr Stephenson, der die Nachteile des Privatbaues in der Nähe gesehen habe, rate entschieden davon ab; die Behauptung, daß die Privatbahnen wohlfeiler und solider als der Staat bauten und besser administrierten, sei nur in sehr beschränktem Umfange richtig, nämlich für Unternehmungen einzelner, wo das eigene Interesse der mächtigste Hebel sei, das Geschäft fleißig, gewissenhaft und intelligent zu betreiben; durch Gewährung freierer Gebarung könne eine Privatgesellschaft eher hervorragende Leiter gewinnen, damit werde aber auch die Kontrolle laxer, woraus schon bittere Erfahrungen für die Aktionäre entstanden seien; dem schweizerischen Verkehr sei mit Privatgesellschaften nicht gedient; weil diese sich voraussichtlich auf die Linien beschränken würden, die eine größere Rentabilität versprächen, und die vernachlässigen, die für die Post- und Zollverwaltung, sowie für die Landesverteidigung sehr wichtig wären; wenn der Staat sich nachträglich doch zu Beiträgen verstehen müßte, wäre er nicht mehr in der gleich günstigen Lage, wie wenn er die Angelegenheit von Anfang an in der Hand gehabt hätte. Das einfachste und anderwärts bereits bewährte System sei der Bau durch den Staat; dieser solle das Eisenbahnnetz von sich aus bestimmen, das erforderliche Geld durch Anleihen beschaffen und dann mit dem Bau der Abteilungen beginnen, die die meiste Rentabilität versprächen; den Bedenken gegen die Leitung der Eisenbahnen durch eine politische Behörde könne durch eine zweckmäßige Organisation begegnet werden; die Mitbeteiligung der Kantone an der Verwaltung und am finanziellen Erfolg entspreche dem Charakter des Bundesstaates und werde die Begehrlichkeit nach Erstellung neuer Linien zurückhalten, da die Kantone mit zu prüfen hätten, ob die Interessen groß genug seien, um die auch sie treffenden Opfer zu bringen; wo Kantone und Kapitalisten sich scheuten, Gelder in Bahnen anzulegen, werde auch für den Bund keine Veranlassung zu großen Leistungen vorhanden sein.

Auch die Kommission des Nationalrates, für die Peyer-Imhof

Digitized by Google

von Schaffhausen referierte, sprach sich in ausführlichem Berichte vom Mai 1852 mit Mehrheit (6 gegen 5 Stimmen) für den Vorschlag des Bundesrates aus, indem sie mit den patriotischen Worten schloß: „Das Eisenbahnwesen der Schweiz soll eine nationale Schöpfung sein, ein kräftiges Bindemittel für alle unsere Stämme, eine neue Tat der lebenskräftigen Demokratie, ein großes Denkmal unseres neuen Bundes.“ Die Minderheit der nationalrätlichen Kommission, an deren Spitze Dr. Alfred Escher von Zürich, später Direktionspräsident der schweizerischen Nordostbahn und der Gotthardbahn, stand, war dagegen der Ansicht, die mit dem Privatbahnsystem verbundenen Gefahren könnten an Hand der anderwärts gemachten Erfahrungen vermieden werden; wo der Staatsbau bisher durchgeführt wäre, seien ganz besondere Verhältnisse maßgebend gewesen; Privatgesellschaften würden rascher und wohlfeiler bauen und ökonomischer und besser betreiben, gegen willkürliche Transportpreise könne durch Konzessionsbestimmungen Vorsorge getroffen werden. auch schütze das eigene Interesse der Gesellschaften gegen Mißbrauch; Papierspekulationen könnten auch mit Staatspapieren getrieben werden; gegen Vergewaltigung des Verkehrs gewähre die Oberaufsicht des Bundes besseren Schutz als direktes Eingreifen des Staates; man würde vom Bund ein Eisenbahnnetz erhalten, das vielleicht allen Ab- und Aussichten, nur nicht den wahren wohl verstandenen Rücksichten des Bundes und der Kantone und dem Zweck des neuen Transportsystems entsprechen würde; der Bund sei nicht befugt, zu andern Zwecken Schulden zu kontrahieren, als zur Verteidigung der Freiheit und Integrität des Landes, er würde auch nur zu schweren Bedingungen Geld finden; in der Zinsengarantie liege indirekt auch eine Staatsschuld, diese sei aber noch bedenklicher, da unter ihrem Schatten die rechte Tatkraft sich nicht entwickele; die Beihilfe des Bundes durch Übernahme von Aktien rufe einen Markt der verschiedenen Interessengruppen; Bundessubventionen seien schädlich, wenn sie Unternehmungen geleistet würden, die nicht genügenden Ertrag abwürfen und daher nicht existenzberechtigt seien.

Diesen Anschauungen stimmte die Bundesversammlung im Juli 1852 mit Mehrheit bei und lehnte Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch den Bund oder unter seiner Mitwirkung ab. Nicht einmal das Recht der Konzessionserteilung wurde dem Bunde vorbehalten, sondern den Kantonen überlassen, ohne daß nur eine allgemeine Regel für den Inhalt der Konzessionen aufgestellt worden wäre. Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852

Digitized by Google

begnügte sich vielmehr mit Aufstellung folgender Grundsätze: Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird den Kantonen sowie der Privattätigkeit überlassen. Die Konzessionen gehen zunächst von den Kantonen aus, unterliegen jedoch der Genehmigung des Bundes. Diese muß aber erteilt werden, falls nicht durch die Erstellung der betreffenden Eisenbahn die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt werden. Vorbehalten bleiben die heute noch in Kraft stehenden Verpflichtungen der Bahnen gegenüber Post-, Telegraphen- und Militärverwaltung. Sie sind zur unentgeltlichen Beförderung der postregalpflichtigen Gegenstände und des den Posttransport begleitenden Kondukteurs, sowie von Bahnpostwagen mit den zugehörigen Postangestellten gehalten. Sie haben unentgeltlich die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Eisenbahn zu gestatten, die Arbeiten bei deren Erstellung und bei größeren Reparaturen zu leiten, sowie kleinere Reparaturen und die Überwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei die Telegraphenverwaltung das erforderliche Material zu liefern hat. Im Dienst stehende Militärpersonen und Kriegsmaterial sind zur halben Taxe, wenn nötig mit Extrazügen, zu befördern; die Eidgenossenschaft hat dagegen die Kosten für außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung solcher Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte. Den Bahnen wird für zehn Jahre Zollbefreiung für ihre Bezüge von Oberbau- und Rollmaterial gewährt; sie haben dagegen Einrichtungen für ungehinderte Erhebung der Zölle auf den Stationen zu treffen. Den Bahnen wird das Expropriationsrecht gemäß Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 verliehen. Für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises sind in den Konzessionen Fristen anzusetzen, bei deren Nichteinhaltung die Konzession erlöscht. Der Bund wird Bestimmungen aufstellen zur Sicherung der technischen Einheit. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, den Anschluß anderer Bahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tarifsätze zu Ungunsten der einmündenden Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen. Jede Konzession hat die Zeitfristen zu bestimmen, nach deren Ablauf dem Bunde das Recht zustehen soll, die Eisenbahn samt Material, Gebäulichkeiten und Vorräten gegen Entschädigung an sich zu ziehen, und die Bedingungen des Rückkaufes festzusetzen; über deren Inhalt fehlt aber im Gesetz jede Vorschrift. Bei den Verhandlungen der Kantone mit den Interessenten über die Konzessionserteilung kann sich der Bundesrat vertreten lassen.

Digitized by Google

Wenn ein Kanton die Bewilligung zu Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teiles derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst ihre Erstellung zu unternehmen, oder wenn er sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße erschweren sollte, steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.

Durch dieses Gesetz war nicht nur das Privatbahnsystem angenommen, sondern auch der Haupteinfluß im Eisenbahnwesen den Kantonen gewahrt. Damit war von vornherein das Überwiegen lokaler Einflüsse in den Vordergrund gestellt. Von Bildung einer einheitlichen Gesellschaft für die ganze Schweiz konnte nicht die Rede sein; die Anlage des Eisenbahnnetzes durch verschiedene kleinere Gesellschaften lehnte sich an die Interessen der vielen kleineren Mittelpunkte für Handel und Verkehr an und jede Landesgegend war für ihre engeren Bedürfnisse besorgt. Immerhin hatte das Programm Stephensons einige Wegleitung gegeben und es wurden in der ersten Zeit des Eisenbahnbaues mehrere der von ihm angeregten Linien ins Leben gerufen. Bis Ende des Jahres 1862 waren dem Betriebe übergeben die Linien Genf—Lausanne—Sitten, Lausanne—Freiburg—Bern, Lausanne—Yverdon—Neuenburg—Biel, Neuenburg—Verrières, Neuenburg—Chaux-de-Fonds—Locle, Basel—Olten—Luzern, Olten—Bern—Thun—Scherzligen, Herzogenbuchsee—Solothurn—Biel, Olten—Aarau—Zürich, Turgi—Waldshut, Zürich—Winterthur—Romanshorn, Winterthur—Schaffhausen, Winterthur—St. Gallen—Rorschach, Rorschach—Rheineck—Chur, Wallisellen—Uster—Rapperswyl—Wesen—Glarus, Wesen—Sargans, dazu die Grenzstrecken La Plaine—Genf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Basel—Leopoldshöhe und Basel—Grenzach der Badischen Staatsbahn, Basel—Rieben der Wiesenthalbahn und Basel—Ostbahnhof—Zentralbahnhof der französischen Ostbahn, im ganzen eine Baulänge von 1 155,322 km umfassend. In diese Linien teilten sich folgende Bahngesellschaften: Westbahn (Ouest-Suisse), Walliserbahn (Ligne d'Italie), Freiburger Bahn, französische Schweizerbahn (Franco-Suisse), Jurabahn (Jura industriel), Berner Staatsbahn, Zentralbahn, Nordostbahn, St. Gallen—Appenzellerbahn und Glattthalbahn, die zwei letztgenannten bald zusammengelegt als Vereinigte Schweizerbahnen.

Die Erbauung dieser Bahnen hatte vielfache Konkurrenzkämpfe veranlaßt; hervorzuheben ist namentlich der Konflikt zwischen den Kantonen Waadt und Freiburg über die Konzessionserteilung für die sogenannte Oronbahn, der Bahnlinie von der Berner Grenze

Digitized by Google

über Freiburg und Oron nach Lausanne; entgegen der Weigerung Waadts, die Konzession auf seinem Gebiet zu erteilen, wurde durch Beschluß der Bundesversammlung vom 23. September 1856 nach heftigen Debatten eine Zwangskonzession für die streitige Linie bewilligt. Nicht weniger groß waren die Schwierigkeiten, welchen die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel bei den meisten Gesellschaften begegnete; nur mit Beihilfe von Kantonen und Gemeinden und unter großen finanziellen Einbußen der Beteiligten war die Fertigstellung der erwähnten Bahnlinien erreicht worden. Es ist allerdings anzunehmen, daß auch bei Übernahme des Eisenbahnbaues durch den Bund unter Mitwirkung der Kantone es an großen Konflikten und finanziellen Verlegenheiten nicht gefehlt hätte; denn der neue Bund war damals sowohl politisch wie finanziell im Anfang seiner Entwicklung begriffen und es darf bezweifelt werden, ob er schon damals der schwierigen Aufgabe gewachsen gewesen wäre, eine einheitliche Eisenbahnpolitik im Interesse des ganzen Landes zu führen. Auch die entschiedenen Anhänger des Staatsbaues dachten sich ihn nur in gemeinsamer Betätigung und Beteiligung von Bund und Kantonen und es wäre nach dem damaligen Stande der politischen Angelegenheiten unzweifelhaft den Kantonen der größere Einfluß zugefallen, somit ein Element der Zersplitterung auch bei Annahme des Staatsbahnsystems zum voraus vorhanden gewesen.

Trotz der Schwierigkeiten, die sich der Ausführung der ersten Bahnlinien entgegen gestellt hatten, machten sich bald die Begehren nach neuen Verbindungen geltend; mit den Wünschen der nicht genügend berücksichtigten Landesgegenden vereinigten sich eisenbahnpolitische Bestrebungen, die sich die Bekämpfung der einflußreichen größeren Bahngesellschaften durch Konkurrenzlinien zum Ziel setzten, vorerst allerdings ohne Erfolg; das sogenannte Zweiliniensystem, die Erstellung einer innern Konkurrenzlinie von Bern über Luzern und Zug nach Zürich, dessen Hauptförderer Bundesrat Stämpfli von Bern war, scheiterte mit dem Zusammenbruch der Ostwestbahn 1860 vollständig. Nur die kleinen Strecken der bernischen Staatsbahn Zollikofen—Biel (26,452 km) und Gümlingen—Langnau (29,849 km) wurden 1864 noch der 1860 eröffneten Strecke Biel—Neuenstadt (15,088 km) beigefügt; die Linie Zürich—Zug - Luzern (60,531 km) wurde 1864 von der bekämpften Nordostbahn selbst ausgeführt, wobei sich die Kantone Zürich, Zug und Luzern mit einer Beihilfe von 6 Millionen beteiligten.

Die nach und nach eintretende Erstarkung der schweizerischen Bahnen wies deren Leiter auf die Erreichung höherer Ziele hin. Es stand außer Zweifel, daß sie erst dann sich richtig entwickeln könn-

Digitized by Google

ten, wenn ihnen ein erheblicher Anteil am internationalen Transitverkehr von Nord nach Süd gesichert werde; das war aber nur möglich durch den Bau einer schweizerischen Alpenbahn. Die verschiedenen Landesteile suchten sich diesen Ausgang in Verbindung mit den betreffenden Bahnverwaltungen zu sichern. Lukmanier, Gotthard und Simplon standen im Vordergrund der Diskussion. Die Gründung der Gotthardvereinigung, der 1863 unter der Führung Dr. Alfred Eschers Zürich beitrat, das sich früher mehr dem Lukmanier zugeneigt hatte, verband die Interessen der Zentralbahn und Nordostbahn mit denen der Kantone Basel, Solothurn, Bern, Aargau, Luzern, Zug, Schwyz, Uri, Unterwalden, Tessin, Zürich, Glarus, Schaffhausen und Thurgau, und es gelang deren Anstrengungen, die vom schweizerischen Bundesrate, namentlich vom Bundespräsidenten Dr. Emil Welti tatkräftig unterstützt wurden, die Konkurrenzprojekte des Lukmanier und Simplon zurückzudrängen.

Durch Übereinkunft vom 20. Juni 1870 erklärte der Norddeutsche Bund den Beitritt zu dem am 15. Oktober 1869 zwischen Italien und der Schweiz für Erbauung einer Eisenbahn durch den St. Gotthard abgeschlossenen Vertrage, nach dem die deutschen Eisenbahnen mit den italienischen verbunden werden sollten, und durch Übereinkunft vom 28. Oktober 1871 trat das Deutsche Reich an die Stelle des Norddeutschen Bundes. Die im Staatsvertrage vorgesehenen Subventionen, die für Deutschland auf 20 Millionen, für Italien auf 45 und für die Schweiz auf 20 Millionen Franken bemessen waren, wurden zugesichert und 1872 mit dem Bau des großen Gotthardtunnels begonnen.

Die Verhandlungen über den Staatsvertrag betreffend die Gotthardbahn hatten dargetan, wie unrichtig es gewesen wäre, die Eisenbahnhoheit zum wesentlichen Teil den Kantonen zu belassen, während gerade das volkswirtschaftlich so wichtige Verkehrswesen eine Regelung nach einheitlichen Grundsätzen verlangte. Schon 1869 war daher der Bundesrat von der Bundesversammlung eingeladen worden zu berichten, in welcher Weise dem Bunde in Bezug auf den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen weitere Befugnisse eingeräumt werden können.

Das Bedürfnis einer grundsätzlichen Änderung war nun noch dringender nachgewiesen. Der Staatsvertrag legte eine größere Zahl von Kompetenzen, die laut der bestehenden Gesetzgebung den Kantonen zustanden, in die Hand des Bundes. Bei dessen Behandlung in der Bundesversammlung drang daher die Ansicht durch, daß es nicht angehe, ein doppeltes Eisenbahnrecht festzuhalten, daß bei der Revision der Eisenbahngesetzgebung vielmehr darauf Bedacht ge-

Digitized by Google

nommen werden müsse, die Kompetenzen des Bundes gleichmäßig gegenüber sämtlichen Eisenbahnen zu erweitern. Beim Erlaß des Bundesgesetzes von 1852 war vor der wichtigen Frage, ob der Bund oder die Privatindustrie die Bahnen zu bauen habe, das nicht weniger bedeutsame Verhältnis zwischen Bund nnd Kantonen fast ganz unbeachtet geblieben. Man glaubte sich vor der gefürchteten Tendenz des Bundes, das Eisenbahnwesen zu seiner Domäne zu machen, nicht besser schützen zu können, als durch Reduktion des Einflnsses des Bundes im Eisenbahnwesen auf das denkbar geringste Maß. Daß das Gesetz von 1852 in der Regulierung dieses Verhältnisses von Bund und Kantonen fehlgegriffen hatte, war nach den gemachten Erfahrungen eine allgemein anerkannte Sache.

Die bestehenden Bahngesellschaften hatten nämlich durch das Mittel von Ausschluß-, Prioritäts- und Vorzugsrechten, die die Kantone in der ersten Freude über das neue Verkehrsmittel ohne Bedenken einräumten, die möglichen Konkurrenzen ausgeschlossen und sich ein dauerndes Monopol gesichert. Nachdem sie sich einmal fest eingerichtet hatten, kamen sie in Konflikte aller Art, sowohl unter sich selbst, als mit den Kantonsbehörden und mit den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen. Dieselben betrafen die Erstellung neuer Linien oder ihre Vergebung an andere Gesellschaften, die Regulierung der Anschlußverhältnisse, das Ineinandergreifen der Fahrpläne, die Einrichtung von Schnellzügen, die Tariffragen usw. Da die Netze der größern Gesellschaften eine Mehrzahl von Kantonen umfaßten, so war der einzelne Kanton nicht imstande, seine Autorität geltend zu machen, und einer Verständigung unter den einzelnen Kantonen zu gemeinsamer Aktion boten in der Regel ihre verschiedenen Interessen und Dispositionen große Schwierigkeiten. Da bei dieser Sachlage die Kantonalgewalt ohnmächtig war, die Bundesgewalt aber eingreifender Kompetenzen entbehrte, so bildete sich allmählich eine gewisse Souveränität der Eisenbahngesellschaften aus, die unter der Angabe, daß die Verkehrs- und Eisenbahninteressen zusammenfielen, den Verkehr so ziemlich nach ihrem Gutdünken beherrschten.

Dieser Zustand erregte in der öffentlichen Meinung immer stärkern Anstoß und der Ruf nach Abhilfe wurde immer dringender. Als Mittel wurde von der einen Seite wieder die Idee der Übernahme der Bahnen durch den Bund verfochten, von der andern mit den bekannten Gründen abgelehnt. Dagegen drang in immer größern Kreisen die Ansicht durch, daß die Eisenbahngesellschaften in allen Beziehungen dem öffentlichen und bürgerlichen Recht des Landes gleich allen andern industriellen Gesellschaften zu unterwerfen und die Staatsaufsicht über sie in viel kräftigerer Weise zu organisieren

Digitized by Google

sei. Da, gestützt auf diese öffentliche Meinung, auch einige Kantonregierungen anfingen, ihre Hoheitsrechte wenigstens auf ihrem beschränkten Gebiete schärfer auszuüben und namentlich bei Konzessionserteilungen die Gelegenheit benutzten, um möglichst viele Vorteile für die kantonalen Interessen zu erreichen, suchten nun auch die Eisenbahngesellschaften selbst den Schutz des Bundes nach und verlangten, daß der Einfluß der Kantone im Eisenbahnwesen verschwinden solle.

Der Gesetzentwurf des Bundesrates von 1871 hielt an dem Grundsatze fest, daß in einem Zusammenwirken von Bund und Kantonen die nationalen und die lokalen Interessen ihre richtigste Befriedigung fänden, daß dagegen in vielen Fällen das Verhältnis, in die diese beiden Gewalten zu einander ständen, geändert werden müßte, indem das Entscheidungsrecht über alle größern Bau- und Betriebsfragen in die Hand des Bundes gelegt würde. Bei der Neubeordnung dieser Verhältnisse gingen die Bundesbehörden, entgegen den Forderungen der Bahngesellschaften, von der Ansicht aus, daß der Bund berechtigt sei, das bestehende Eisenbahnrecht frei umzugestalten, und daß er durch die erteilten Konzessionen, die nicht etwa zweiseitige Verträge, sondern einseitige Akte der Staatshoheit seien, in der freien Ausübung seines Gesetzgebungsrechtes in keiner Weise beschränkt werde. Die Bahnen hatten nämlich den Standpunkt eingenommen, daß nicht nur die Konzession ein unabänderlicher Privatvertrag sei, sondern daß auch das Eisenbahngesetz von 1852 einen Bestandteil dieses Vertrages bilde und daher vom Staate nur mit Zustimmung des Konzessionsinhabers abgeändert werden dürfe. Auch eine Entschädigungspflicht wegen etwaiger Eingriffe in die gewährte Konzession wurde vom Bunde nur in der dreifachen Beschränkung anerkannt, daß ein wirkliches Privatrecht verletzt werde, daß ein Schaden nachgewiesen sei und daß die Staatsbehörden nicht innerhalb der anerkannten Grenzen ihrer Kompetenzen gehandelt hätten; Forderung auf Schadenersatz wegen Beeinträchtigung konzessionsgemäßer Rechte seien sodann vor dem ordentlichen Richter des Landes anzubringen und zu entscheiden, und es müsse notwendig mit der Übung gebrochen werden, Streitpunkte zwischen Staat und Gesellschaft schiedsgerichtlich auszutragen.

Die Bundesversammlung schloß sich in starker Mehrheit der Auffassung des Bundesrates an und es wurde am 23. Dezember 1872 das heute noch geltende Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft erlassen.

Digitized by Google

Während bisher der Bund bloß das Recht der Genehmigung der von den Kantonen ausgehenden Konzessionen hatte und das Recht der Nichtgenehmigung auf den Entscheid der Frage beschränkt war, ob durch die Erstellung der betreffenden Eisenbahn die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt würden, wurde nun die Konzessionserteilung einheitlich dem Bunde übertragen und den beteiligten Kantonen nur das Recht gewahrt, bei den vorbereitenden Verhandlungen mitzuwirken und etwa nicht berücksichtigte Einwendungen und Begehren in letzter Instanz bei der Bundesversammlung geltend zu machen. Diese ist aber berechtigt, eine Konzession auch dann zu erteilen, wenn gegen sie von einem Kanton Einsprache erhoben wird; nur bleibt in diesem Falle dem betreffenden Kantone das Recht gewahrt, den Bau und Betrieb der Linie auf dem eigenen Kantonsgebiete selbst zu übernehmen. Dem Bunde wird im allgemeinen zur Pflicht gemacht, die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren und insbesondere die Bestrebungen im Osten, im Zentrum und im Westen der schweizerischen Alpen, die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere zu verbessern, möglichst zu fördern und dabei namentlich keine Ausschlußbestimmungen gegenüber der einen oder andern dieser Bestrebungen eintreten zu lassen.

Das Gesetz enthält sodann ausführliche Bestimmungen über den Inhalt der Konzessionen und die Rechtsstellung der Konzessionäre. Von grundsätzlicher Bedeutung ist das Verbot der Ausschluß- und Vorzugsrechte; bezüglich solcher von den Kantonen in den bisherigen Konzessionen bereits zugestandener Rechte bleibt der Bund in der Rechtslage, die er sich bei Genehmigung der betreffenden Konzessionen gewahrt hat. Soweit die staatshoheitlichen Rechte von den Kantonen an den Bund übergehen, sind die Bestimmungen des neuen Gesetzes auch für die bisher von den Kantonen erteilten Konzessionen maßgebend. Das Recht der Genehmigung der Statuten der Bahngesellschaften steht dem Bunde zu und es ist nur die Ansicht der Kantonsregierungen hierüber einzuholen. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Bundes darf weder eine Konzession in ihrer Gesamtheit, noch dürfen einzelne in ihr enthaltene Rechte und Pflichten in irgend welcher Form an einen dritten übertragen werden; auch bezüglich solcher Übertragungen sind die beteiligten Kantonsregierungen anzuhören.

Es folgen Vorschriften über den Baubeginn, die Leistung eines genügenden finanziellen Ausweises über gehörige Fortführung der Bauarbeiten, die Vollendungsfristen, die Planvorlagen und deren Genehmigung nach Anhörung der Kantonsregierungen, den Ausbau

Digitized by Google

der ersten Anlagen im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes, der Verkehrsbedürfnisse oder der Landesverteidigung, die Kreuzung der Bahn durch Straßen, Wege, Wasser- und Gasleitungen, Transmissionen usw., die Vorkehren zur Sicherung des Straßenverkehres während des Bahnbaues und dergleichen. Sodann werden die Beziehungen der Bahnen zur Post- und Telegraphenverwaltung, sowie zur Militärverwaltung geordnet und die Konzessionsgebühr für den regelmäßigen periodischen Personentransport im Sinne einer Erhöhung der bisherigen Gebühren neu festgesetzt. Die Bahngesellschaften werden endlich verpflichtet, ihre Jahresberichte und Jahresrechnungen, sowie das für Erstellung einer einheitlichen Eisenbahnstatistik erforderliche Material dem Bundesrate einzureichen.

Wenn eine Bahngesellschaft während des Bahnbaues die ihr vom Bunde gestellten Baufristen nicht einhält und die Bundesversammlung deren Erstreckung verweigert, so wird die vorhandene Anlage für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert. Falls nach der Betriebseröffnung eine Gesellschaft die Verpflichtungen, die ihr laut Konzession und Gesetz obliegen, nicht erfüllt und einer Aufforderung des Bundesrates nicht nachkommt, so hat der Bundesrat bei der Bundesversammlung die Ansetzung einer letzten Frist zu beantragen und kann inzwischen zur Forterhaltung des Bahnbetriebes und zur Sicherung anderer beteiligter Interessen die nötigen Maßnahmen treffen. Bleibt auch die Fristansetzung der Bundesversammlung ohne Erfolg, so erklärt diese die Konzession als verwirkt und es wird alsdann die Bahn für Rechnung der Gesellschaft versteigert. Die Erfahrung hat gezeigt, daß diese Art, die Bahnen zur Beachtung bestehender Gesetze und Konzessionen anzuhalten, wenig Erfolg haben konnte; das Verfahren ist einerseits zu schleppend, um die in Eisenbahnsachen erforderliche rasche Wirkung zu sichern und andererseits sind die angedrohten Straffolgen zu groß, um in den gewöhnlichen Fällen des Ungehorsams angewendet zu werden.

Das Gesetz enthält in einem weitern Abschnitt eingehende Bestimmungen über Einheit des Baues und Betriebes des schweizerischen Bahnnetzes, insbesondere über die Einheit in technischer Beziehung, Einrichtung des Wagenmaterials usw., Betriebsführung nach einheitlichen Grundsätzen, Erhaltung der Bahnanlagen und des Bahnmaterials in betriebssicherm Zustand, Ausrüstung der Bahnen mit ausreichendem Betriebsmaterial, Handhabung der Bahnpolizei, Genehmigung der Fahrpläne. Die Verpflichtung der Bahnverwaltungen, andern schweizerischen Bahnunternehmungen den technischen und Betriebsanschluß in schicklicher Weise ohne Zuschlagstaxe oder Reexpeditionsgebühr und ohne Erschwerung des durchgehenden

Digitized by Google

Verkehrs zu gestatten, wurde ausdrücklich auf die Einräumung der Mitbenutzung bestehender Bahnhofanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation ausgedehnt. Dem Bunde wurde eine eingehende Kontrolle über das Tarifwesen eingeräumt und es wurden einige leitende Grundsätze für gleichmäßige Behandlung aller Transportanten innerhalb der Schranken der konzessionsgemäßen Taxen aufgestellt. Alle privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bunde und den Bahngesellschaften werden der Entscheidung des Bundesgerichts unterstellt und damit die in den Konzessionen vorbehaltenen Schiedsgerichte aufgehoben.

Die Tendenz des Gesetzes wurde vom Bundesrat mit folgenden Sätzen bezeichnet: „In höherm Maße (als gegenüber den Kantonen) vermehren sich die Kompetenzen des Bundes gegenüber den Eisenbahngesellschaften. Die Kantone verlieren aber dabei nichts, sondern es wird lediglich die gelegentlich berührte Souveränität der Eisenbahngesellschaften beseitigt und das allgemeine Landesrecht auch ihnen gegenüber zur Geltung gebracht. Dagegen wurde sorgfältig vermieden, den ökonomischen Interessen dieser Unternehmungen zu nahe zu treten. Die Schweiz bedarf für den Ausbau ihres Eisenbahnnetzes noch in hohem Maße des Kredites und dieser beansprucht vor allem Achtung der erworbenen Rechte. Ein willkürliches Eingreifen in diese Verhältnisse würde nicht sowohl die bestehenden Unternehmungen berühren, sondern in viel höherem Maße die zu künftigen. Gerechtigkeit ist auch in dieser Beziehung die beste Politik. Wir machen uns keine Illusionen darüber, daß mit diesem Gesetze sich weder alle vorhandenen Beschwerden erledigen, noch alle gehegten Wünsche verwirklichen werden. Von unsern Eisenbahnen krankt ein Teil an ökonomischen Leiden, die sich mit den besten Gesetzen nicht heilen lassen. Indes hat sich auch darin in den letzten Jahren viel gebessert und der wachsende Verkehr hilft einen Teil der Wunden heilen, während ein anderer vernarbt ist. Sind einmal die internationalen Anschlüsse, welche uns leider nach mehreren Seiten immer noch fehlen, erstellt, so darf unseres Erachtens das schweizerische Eisenbahnwesen einer hoffnungsvollen Zukunft entgegen sehen. Inzwischen wird man mit den ökonomisch schwächern Gesellschaften etwas Geduld haben müssen und dies wohl mit allgemeiner Zustimmung gerne tun, sobald man nur den guten Willen sieht. Die bisherigen Zustände im Eisenbahnwesen haben bewiesen, daß die Kantonalgewalt für sich allein nicht die nötige Kraft besitzt, um diesen mächtigen Gesellschaften gegenüber die Rechte des Staates und die Interessen des Publikums vollkräftig zu wahren. Ob die Bundesgewalt in Verbindung mit der Kantons-

Digitized by Google

gewalt diese Aufgabe besser erfüllen kann und wird, muß erst die Zukunft lehren. Gelingt der Versuch, so wird die Schweiz das ihren Institutionen sonst konforme System der Überlassung auch dieser wichtigen Industrie an die Privattätigkeit aller Wahrscheinlichkeit nach festhalten. Mißlingt dagegen der Versuch, so wird ein nächstes Gesetz in dem einzigen Artikel bestehen: Der Bund übernimmt den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen."

II.

Die schweizerischen Eisenbahnen von 1873 bis 1884.

Eisenbahngesetz von 1872.

Unter der Herrschaft des neuen Gesetzes, das das Prinzip der freien Konkurrenz im Eisenbahnwesen unter der Hoheit des Bundes aufgestellt hatte, wurden die bereits vorhandenen Bestrebungen nach Erstellung neuer Bahnverbindungen, die durch die Gründung des Gotthardunternehmens neu belebt worden waren, kräftig gefördert. Eine große Zahl neuer Konzessionen wurde verlangt und die bestehenden Bahngesellschaften bemühten sich, zum Teil mit Erfolg, die sie bedrohenden Konkurrenzlinien selbst auszuführen.

Die Gesellschaft der westschweizerischen Bahnen, in die durch Fusion auf den 1. Januar 1872 die Westbahn, die Freiburger Bahn und der Franco-Suisse aufgegangen waren, führte bis 1877 die Linien (Lausanne—)Palezieux—Murten—Lyß und Freiburg—Payerne—Yverdon aus; übernahm die Strecke Cossonay—Vallorbes von der Linie Jougne—Eclépens, vereinigte sich am 1. Juli 1881 mit der Simplonbahn, verband sie durch die Strecke Bouveret—St. Gingolph 1866 mit der französischen Linie südlich des Genfer Sees und übernahm den Betrieb der Nebenbahnen Bulle—Romont und Pont—Vallorbes sodaß nun sämtliche Linien der Westschweiz unter der Firma Westschweizerische und Simplonbahn (Suisse Occidentale et Simplon) in einer Hand vereinigt waren.

Unabhängig von den alten größern Gesellschaften hat der Kanton Bern eine selbständige Eisenbahnpolitik verfolgt und ein eigenes Bahnnetz ausgebaut. Die von ihm ins Leben gerufenen Bernischen Jurabahnen übernahmen unter der Leitung des Direktionspräsidenten Marti am 1. Mai 1874 den Betrieb der Staatsbahnstrecken Neuenstadt—Biel—Zollikofen (—Bern), (Bern—)Gümligen—Langnau

Digitized by Google

und bauten bis 1877 Biel—Delsberg—Basel und Delsberg—Pruntrut—Delle. Die 1875 von Langnau bis Luzern fortgesetzte Bern—Luzern-Bahn konnte sich nicht aufrecht erhalten; der Kanton Bern erwarb sie am 1. Februar 1877 bei der Liquidationssteigerung gegenüber einem Finanzkonsortium, das sie der Zentralbahn sichern wollte. Deren Betrieb wurde den Bernischen Jurabahnen übertragen, die schon auf 1. Mai 1875 sich in den Besitz des Jura Industriel gesetzt hatten und unter der Firma Jura—Bern—Luzern-Bahn die Bahnen im Nordwesten der Schweiz unter einer Betriebsleitung vereinigten.

Die Schweizerische Zentralbahn hatte am 1. Mai 1872 die Strecke Basel—deutsche Grenze von der französischen Ostbahn erworben, eröffnete am 28. Oktober 1872 die Zweigbahn Pratteln—Schweizerhalle, am 3. November 1873 die Verbindungsbahn mit dem badischen Bahnhofe in Basel und am 4. Dezember 1876 die Gäubahn (Olten—Neu-Solothurn—Lyß). Die Bauten für die Wasserfallenbahn, die Linie Solothurn – Schönbühl und Langenthal—Wauwyl, deren Konzessionen sie ebenfalls übernommen hatte, um die drohende Konkurrenz auszuschließen, hatte sie dagegen einstellen müssen, weil die Mittel für deren Vollendung nicht aufzubringen waren.

Ferner wurden als Gemeinschaftsbahnen der Zentral- und Nordostbahn von ersterer vollendet und in Betrieb gesetzt auf den 23. Juni 1874 die Strecke Aarau—Wohlen der Aargauischen Südbahn, auf 1. Juni 1875 und 1. Dezember 1881 deren Teilstrecken Wohlen—Muri und Muri—Rothkreuz und auf 1. Juni 1882 Wohlen—Brugg und Rothkreuz—Immensee; von der Nordostbahn auf den 2. August 1875 die Bötzbergbahn (Basel—Brugg) und auf den 1. August 1892 die Linie Koblenz – Stein. Für beide Bahnen und die Einwohnergemeinde Bremgarten betreibt die Zentralbahn seit 1. September 1876 die Zweigbahn Wohlen—Bremgarten.

Das Netz der Schweizerischen Nordostbahn vergrößerte sich am 20. September 1875 durch Zürich—Ziegelbrücke—Näfels—Glarus, am 1. August 1876 durch Winterthur—Koblenz, am 1. Januar 1877 durch Bülach—Regensberg und am 1. Juni 1879 durch Glarus—Linthal. Am 5. Juli 1876 übernahm sie den Betrieb von Sulgen—Goßau und am 17. August 1876 von Effretikon—Hinweil, deren Eigentum 1885 an sie überging. — Eine Reihe anderer übernommener Bauverpflichtungen konnte die Nordostbahn dagegen mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage vorerst nicht erfüllen, die sogenannten Moratoriumslinien, worüber später zu sprechen ist.

Als Konkurrenzlinie nicht nur gegenüber der Nordostbahn,

Digitized by Google

sondern auch gegenüber der Zentralbahn und den Westschweizerischen Bahnen war das Unternehmen der schweizerischen Nationalbahn geplant. Es sollte eine zweite durchgehende Transitlinie vom Genfersee zum Bodensee bilden und ungefähr die Linie Lausanne—Murten — Lyß — Solothurn — Olten — Aarau — Mellingen — Baden — Winterthur - Singen und Etzweilen — Konstanz verfolgen. Durch Übernahme einzelner Sektionen dieser Linie durch die Westschweizerischen Bahnen und die Zentralbahn gelang es den letztern, die Nationalbahn von ihrer ursprünglichen Richtung abzudrängen und sie auf den im Verkehrsgebiete der Nordostbahn liegenden östlichen Teil zu beschränken. So gelangten in veränderter Projektierung nur die Strecken Zofingen—Suhr—(Aarau) —Mellingen—Baden—Winterthur—Singen und Etzweilen—Konstanz als besondere Unternehmung zur Ausführung, nachdem die beteiligten Gemeinden große Summen in Aktien übernommen hatten und dazu schwer lastende Bürgschaften für Verzinsung und Rückzahlung von Darlehen eingegangen waren. Die Gesellschaft brach finanziell zusammen und die 1875 und 1877 dem Betriebe übergebenen Linien wurden schon 1880 aus der Liquidation der Nationalbahn von der Nordostbahn ersteigert.

Neben diesen größeren Linien waren zur Vervollständigung des Bahnnetzes nach und nach verschiedene kleinere Unternehmungen ausgeführt worden, die Seitenthäler an die Hauptbahnen anschlossen: die Emmenthalbahn (Solothurn—Burgdorf—Langnau), die schweizerische Seethalbahn (Lenzburg—Emmenbrücke), die Bahn Wädensweil - Einsiedeln, später als schweizerische Südostbahn verlängert bis Pfäffikon einerseits und Arth—Goldau anderseits, die Tößthalbahn Winterthur—Wald, die von den Vereinigten Schweizerbahnen zum Betriebe übernommene Toggenburgerbahn und Wald—Rüti sowie die Bahn Val de Travers (Travers—St. Sulpice).

Eine neue Epoche begann sodann für das schweizerische Eisenbahnwesen, als am 1. Juni 1882 das Hauptnetz der Gotthardbahn (Luzern—)Immensee—Bellinzona—Lugano—Chiasso)—Mailand) und Bellinzona—Pino(—Luino) mit Bellinzona—Locarno vollständig dem Betriebe übergeben war. Diese Bahn rechtfertigte alle auf sie gesetzten Hoffnungen und eine ganz wesentliche Steigerung des Verkehrs aller schweizerischen Bahnen war die Folge der Eröffnung der wichtigen internationalen Linie. Auch der Gotthardbahn war eine schwere finanzielle Krisis nicht erspart geblieben, als sich 1875 zeigte, daß die ursprünglichen Kostenvoranschläge zu niedrig berechnet worden waren; nach langen Verhandlungen entschlossen sich die Subventionsstaaten zu neuen Subsidien, die im Staatsvertrag

Digitized by Google

vom 12. März 1878 für Deutschland auf 10 Millionen, für Italien auf 10 Millionen und für die Schweiz auf 8 Millionen bemessen wurden, sodaß das gesamte Subventionskapital nunmehr sich auf 113 Millionen Franken belief. Dazu kamen noch 6 Millionen für die Cenerelinie Bellinzona—Lugano, die laut Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien vom 16. Juni 1879 je zur Hälfte von jedem Lande zu übernehmen waren, um die gleichzeitige Vollendung dieser Bahnlinie mit der Hauptlinie Immensee—Pino zu sichern.

Auch die Eröffnung der Arlbergbahn am 20. September 1884 übte einen belebenden Einfluß auf den Verkehr der schweizerischen Bahnen aus, indem sie mehr als bisher am internationalen Transitverkehr von Ost nach West beteiligt wurden.

Ende des Jahres 1884 hatten die schweizerischen Normalbahnen eine Baulänge von 2 667,359 km erreicht, somit gegenüber 1862 eine Vermehrung um 1 512,037 km oder um mehr als das Doppelte.

Laut der mit dem Jahre 1868 beginnenden amtlichen Eisenbahnstatistik betrug das Anlagekapital (die Gesamtsumme der Baukosten) der schweizerischen Normalbahnen Ende 1868 439 710 717 Francs oder für das Kilometer 339 494 Frcs. und Ende 1884 880 504 887 Frcs. oder für das Kilometer 320 020 Frcs.; deren Betriebsergebnisse erzeigen in Franken:

	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Überschuß
1868:	31 358 078	15 121 146	16 236 932
für das Kilometer:	23 916	11 534	12 382
1884:	70 558 669	37 773 390	32 785 279
für das Kilometer:	25 240	13 512	11 728.

Dazu kommen die Spezialbahnen (Appenzellerbahn, Arth—Rigibahn, Lausanne—Echallens, Rigibahn, Rigi—Scheideggbahn, Rorschach—Heiden, Tramelan—Tavannes, Uetlibergbahn und Waldenburgerbahn) mit 90,599 km Baulänge und 95 km Betriebslänge und mit einem Anlagekapital von 17 425 789 km oder 191 342 Frcs. für das Kilometer, deren Betriebsüberschuß 1884 325 036 Frcs. oder 3 636 Frcs. für das Kilometer betrug.

Für sämtliche schweizerische Bahnen ergaben sich somit im Jahre 1884:

Baulänge	2 758	km
Betriebslänge	2 890	„
Anlagekapital	897 930 676	Frcs.
für das Kilometer	323 536	„
Betriebseinnahmen	71 645 230	„
für das Kilometer	24 834	„

Digitized by Google

Betriebsausgaben	38 534 915	Frcs.
für das Kilometer . . .	13 357	„
Betriebsüberschuß	33 110 315	„
für das Kilometer . . .	11 447	„ .

Wie schon oben angedeutet wurde, war die Erbauung dieses Bahnnetzes mit schweren eisenbahnpolitischen Kämpfen und großen finanziellen Opfern für die Aktienbesitzer und die interessierten Landesgegenden, Kantone und Gemeinden verbunden. Gemäß einer offiziellen Zusammenstellung haben die bei der Liquidation schweizerischer Bahnen eingetretenen Kapitalverluste betragen bei:

Ostwestbahn	5 004 953	Frcs.
Ligne d'Italie	25 450 790	„
Jura Industriel	13 424 495	„
Jougne—Eclépens	6 813 014	„
Bern—Luzern-Bahn	9 555 260	„
Nationalbahn	28 838 212	„
zusammen	89 086 724	Frcs.

Dabei sind nicht gerechnet die großen Kursverluste, die die bestehenden Gesellschaften, die eine Liquidation vermeiden konnten, bei Emission ihrer Aktien und Obligationen erlitten haben; diese Kursverluste betrugen nur bei den sechs Hauptbahnen (Westbahnen, Bernische Jurabahnen, Zentralbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn) auf Ende 1886 mehr als 110 Millionen, bildeten somit eine schwere Belastung dieser Gesellschaften.

Gleichwohl arbeiteten diese energisch an fortwährender Konsolidierung und suchten durch Verbesserung ihrer Betriebseinrichtungen den Anforderungen des Verkehrs nach Möglichkeit gerecht zu werden. Anzuerkennen sind namentlich die Bestrebungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes, tunlichste Einheit in den technischen Eisenbahnbetrieb wie in das Tarifwesen zu bringen. Daß nicht alles Wünschbare erreicht wurde, kann bei einem freiwilligen Verbande nicht verwundern, dessen Beschlüsse nur bei Einstimmigkeit aller Beteiligten in Kraft treten. Neben dieser anerkennenswerten Tätigkeit der Bahnverwaltungen war die günstige Einwirkung der vermehrten Bundesaufsicht nicht zu verkennen, bei der die Bestrebungen nach Einführung von Verbesserungen eine kräftige Unterstützung fanden. Nicht zu vermeiden war allerdings, daß aus der entschiedeneren Einmischung der Aufsichtsbehörde auch viele Konflikte entstanden, die von den Bahnen als Hemmungen und von der Behörde als ungerechtfertigter Widerstand empfunden wurden.

Digitized by Google

Seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes war auch die Gesetzgebung in Eisenbahnsachen nach verschiedenen Richtungen ausgebaut worden. Das Bundesgesetz vom 24. Juni 1874 stellte einheitliche Normen auf für Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen, während vorher für jedes Kantonsgebiet die besondern Regeln der jeweiligen Konkursgesetzgebung maßgebend waren. Ein Gesetz vom 19. Dezember 1874 ordnete die Rechtsverhältnisse der Anschlußgleise industrieller Werke. Am 20. März 1875 wurde ein einheitliches Transportgesetz für die ganze Schweiz erlassen, der erste Schritt zur Zentralisation der Zivilgesetzgebung in der Eidgenossenschaft; durch das neue Transportgesetz vom 29. März 1893 wurde tunlichste Übereinstimmung mit den Grundsätzen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 erzielt und die Befugnis der Aufsichtsbehörde im Tarifwesen durch Einführung der vorausgehenden Tarifgenehmigung verstärkt. Das Bundesgesetz vom 1. Juli 1875 normierte die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen bei Tötungen und Verletzungen, das vom 18. Februar 1878 die Handhabung der Bahnpolizei. Für die Interessen des Bahnpersonals sorgten die Gesetze betreffend: die Freigebung des dritten Sonntags (vom 14. Februar 1878), die Sicherstellung der Kranken-, Unterstützungs-, Pensions-, Depositen- und Ersparniskassen der Eisenbahnangestellten und der von ihnen geleisteten Kautionen (vom 20. Dezember 1878), die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften (vom 28. Juni 1889), welches Gesetz die Bahngesellschaften zur Deckung der versicherungstechnischen Defizite dieser Kassen verpflichtete, die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderen Transportanstalten (vom 27. Juni 1890). Gegenseitige Ansprüche der Eisenbahngesellschaften unter sich schützte als Correlat zur Verpflichtung der Einrichtung des direkten Verkehrs das Gesetz über Sicherstellung der Vergütungen aus diesem Verkehr vom 2. Juli 1880.

Als zum ersten Mal seit dem Erlaß des neuen Eisenbahngesetzes die Eidgenossenschaft sich bis zum 1. Mai 1883 schlüssig zu machen hatte, ob sie vom Rechte des konzessionsgemäßen Rückkaufes einer größern Anzahl schweizerischer Eisenbahnen auf den 1. Mai 1888 Gebrauch machan wollte oder nicht, sah sich der Bundesrat veranlaßt, die Frage des Rückkaufes zu prüfen und gab der Bundesversammlung vom Resultate der Untersuchung mit Botschaft vom 6. März 1883 Kenntnis. Diese führte aus, daß das Anlagekapital der sämtlichen Bahnen zu hoch berechnet sei, und daß der Bund genötigt werde, im Falle des Rückkaufes eine Herabsetzung von an-

Digitized by Google

nähernd 85 Millionen Franken zu verlangen; daß die von den Bahnen im Durchschnitt der letzten 10 Jahre bezahlten Dividenden gegenüber dem wirklichen Ertrage ebenfalls als zu hoch erscheinen und daher für die Zukunft ein wesentlich geringerer Ertrag in Aussicht genommen werden müsse; daß ferner bei dem durch die Konzessionen vorgeschriebenen Rückkaufsverfahren und dem Mangel gesetzlicher Vorschriften über die Bestimmung der Rückkaufssumme jede Gewähr dafür mangle, daß der Kaufpreis dem wirklichen Werte und Ertrage angemessen sein werde. Der Bundesrat gelangte daher zum Schlusse, daß zur Zeit auf den konzessionsgemäßen Rückkauf der Bahnen nicht eingetreten werden könne, ohne den Bund großen finanziellen Gefahren preiszugeben, daß es somit als überflüssig erscheine, die weiteren Gründe zu erörtern, die für und gegen die Übernahme der Bahnen durch den Bund geltend zu machen seien, daß dagegen zur Sicherung der volkswirtschaftlichen Interessen, denen die Bahnen zu dienen bestimmt seien, sowie zum Schutze des Landeskredits, die finanzielle Verwaltung der Bahnen einer gesetzlich geordneten staatlichen Aufsicht unterstellt werden müsse.

Der Bundesrat hatte ermittelt, daß auf Grundlage der Konzessionsvorschriften die Anlagekosten der einzelnen Bahnen sich auf 675 497 203 Frcs. und deren fünfundzwanzigfacher Reinertrag auf 492 180 825 Frcs. beliefen, nach den Angaben der Eisenbahnstatistik auf Ende 1881, daß, mit Ausnahme der Zentralbahn, bei der die Anlagekosten zu 114 812 763 Frcs. und der kapitalisierte Reinertrag zu 126 578 125 Frcs. berechnet waren, die Anlagekosten sich höher stellten, als der fünfundzwanzigfache Reinertrag, daß das Verhältnis aber auch im ganzen das gleiche bleibe bei Hinzurechnung der Zentralbahn und somit, da die Erträgnisse nur im Durchschnitt berechnet seien, als Ausgangspunkt für die gütliche oder rechtliche Bestimmung des vom Bunde zu bezahlenden Kaufpreises die Bausumme von 675 Millionen anzunehmen sei. Im ersten Abschnitt der Botschaft war aber nachgewiesen, daß bei der Suisse-Occidentale, der Jura—Bernbahn, der Zentralbahn, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen das Baukonto mit mindestens 70 Millionen zu hoch belastet worden sei; die auf Ende 1884 erfolgte Bilanzbereinigung ergab bei diesen fünf Bahnen sogar einen Abschreibungsbetrag von 105 953 163 Frcs., der sich bis Ende 1846 auf 112 115 351 Frcs. erhöhte. Über diese bedeutenden Differenzen konnte aber eine gerichtliche Entscheidung erst herbeigeführt werden, nachdem der Rückkauf bereits endgültig angekündigt war, und für diese Entscheidung fehlte jede gesetzliche Grundlage; die gleiche Unsicherheit bestand bezüglich der durch die Mißrechnungen be-

Digitized by Google

treffend das Baukonto ebenfalls beeinflußten Berechnung des Reinertrages.

Die Bundesversammlung pflichtete den Anschauungen des Bundesrates bei und erließ am 21. Dezember 1883 das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen[1]), das die Bereinigung der bisherigen Bilanzen der Bahngesellschaften und die Verhinderung künftiger unrichtiger Belastungen des Baukonto bezweckte. Der Beschluß, vom Rechte des Rückkaufs zur Zeit keinen Gebrauch zu machen, war vom Ständerat am 4. April ohne Gegenantrag und vom Nationalrate am 21. April 1883 mit 67 gegen 59 Stimmen gefaßt worden, in Ablehnung eines Antrages der Mehrheit der Kommission des Nationalrates, die die Ankündigung des konzessionsgemäßen Rückkaufs gegenüber der Zentralbahn, mit Inbegriff ihrer Gemeinschaftsbahnen, als der Gesellschaft, bei der der kapitalisierte Reinertrag das Anlagekapital überstieg und für deren Rückkauf daher die Bereinigung des Baukonto unerheblich war, vorgeschlagen hatte. Die Mehrheit der Bundesversammlung hielt dafür, die wichtige Rückkauffrage sei zu wenig abgeklärt, um einen positiven Entscheid zu fassen.

Der Erlaß des Rechnungsgesetzes begegnete einer lebhaften Kritik der Bahngesellschaften, die es als Eingriff in ihre wohl erworbenen Rechte bekämpften. Doch hatte das Gesetz keinen andern Zweck, als die den Regeln einer geordneten Buchführung widersprechende Geschäftsgebahrung der Bahnverwaltungen im eigenen Interesse der Gesellschaften zu sanieren. In die Aktiven der Bilanz dürfen nur die für den Bau oder Erwerb der Bahn wirklich verwendeten Kosten verrechnet werden. Wenn eine Bahn von einer andern Gesellschaft gekauft wird, darf der neue Bilanzwert nicht mehr als den Kaufpreis betragen, auch wenn die Baukosten höher waren, jedenfalls darf aber der alte Bilanzwert nicht überstiegen werden. Nach Eröffnung des Betriebes dürfen die Kosten für Ergänzungs- und Neuanlagen oder für Anschaffung von Betriebsmaterial den Aktiven der Bilanz nur beigefügt werden, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebes erzielt wird. Die Unterhaltung der bestehenden und der Ersatz abgegangener Anlagen und Einrichtungen sind aus den jährlichen Einnahmen oder aus etwa für diesen Zweck bestehenden besondern Fonds zu bestreiten. Immerhin dürfen solche Kosten, die einen ausnahmsweisen Charakter haben, mit Bewilligung des Bundesrates auf mehrere Jahre verteilt werden.

[1]) Abgedruckt im Archiv für Eisenbahnwesen 1884 S. 165 ff.

Digitized by Google

Die unrichtigerweise der Baurechnung belasteten und aus der Bilanz zu entfernenden Posten sind aus den jährlichen Einnahmeüberschüssen zu ersetzen auf Grund eines vom Bundesrat festzusetzenden Tilgungsplanes. Wenn die Generalversammlung der Gesellschaft die vom Bundesrat verlangten Abänderungen an den Rechnungen und der Bilanz nicht anerkennt, kann der Bundesrat innerhalb 30 Tagen die Entscheidung durch das Bundesgericht anrufen. Bis zur Erledigung solcher Anstände unterbleibt jede Dividendenzahlung, eine Bestimmung, die in der Praxis dahin gemildert worden ist, daß nur ein die Differenz deckender Saldovortrag zurückbehalten werden muß. Durch eine Übergangsbestimmung wurden die Bestimmungen der Konzessionen über schiedsgerichtliche Feststellung der Anlagekosten im Falle des Rückkaufes wiederum gewahrt, nachdem im Eisenbahngesetz von 1872 die Entscheidung über alle privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bunde und einer Eisenbahngesellschaft im Einverständnis mit den Bahnverwaltungen dem Bundesgerichte übertragen worden war.

Trotz der großen Aufregung, die dieses Gesetz bei seinem Erscheinen in den Kreisen der Aktionäre hervorgerufen hatte, wurde seine heilsame Wirkung doch bald auch von diesen anerkannt, nachdem alle Bilanzbereinigungen auf dem Wege der Verständigung zwischen Bund und Bahnen bis 1886 durchgeführt worden waren und sich ergab, daß die von der Bilanz abzuschreibenden Beträge sogar rund 40 Millionen höher waren, als sie der Bundesrat geschätzt hatte. Die vorgeschriebenen Amortisationen kräftigten die finanzielle Lage der Bahngesellschaften und erhöhten ihren Kredit.

III.

Die Verstaatlichungsversuche von 1885 bis 1895.

Daß bei der Behandlung der Botschaft des Bundesrates vom 6. März 1883 im Nationalrate sich eine Mehrheit für den Rückkauf der Zentralbahn gefunden hatte, konnte nicht überraschen, da trotz der Ablehnung des Staatsbahnsystems im Jahre 1852 dessen Vertreter in den Behörden und in der öffentlichen Diskussion nicht verstummt waren. Namentlich der Bundesrat hatte von jeher die Wünschbarkeit des Überganges der schweizerischen Bahnen an den Bund eingesehen und, gestützt auf einen Bericht des Post- und Baudepartements vom 15. April 1857 schon mit Botschaft vom 17. Juni 1857 den Erlaß folgenden Gesetzes beantragt:

Digitized by Google

„Art. 1. Verfügbare Gelder der Eidgenossenschaft, welche nicht besondern Zwecken oder Stiftungen angehören, können auch auf den Ankauf schweizerischer Eisenbahnaktien verwendet werden.

Art. 2. Es sollen nur bereits ausgegebene schweizerische Bahnaktien, die auf schweizerischen oder fremden Plätzen einen öffentlich notierten Kurs besitzen, angekauft werden.

Art. 3. Ein Wiederverkauf von Aktien darf ohne Ermächtigung der Bundesversammlung nicht stattfinden."

Damals schon wurde hervorgehoben, daß alle unsere Nachbarländer entweder bereits Staatsbahnen besäßen oder in nicht allzu langer Zeit haben würden. „Infolge des unentgeltlichen Heimfalls der Bahnen oder der sukzessiven Amortisation des Kapitals aus dem Bahnertrage selbst werden diese Staaten in die Möglichkeit gesetzt, dem Publikum die Benutzung der Eisenbahnen viel wohlfeiler zu gestatten, als da, wo die Amortisation des Anlagekapitals nicht stattfindet. Wenn wir hierin nicht gleichen Schritt mit dem Auslande halten, so wird aller Transport in der Schweiz teurer sein, als auswärts; unsere Bahnen werden gleichsam mit einem Weggeld belegt bleiben, während im Ausland dieselben frei sind. Wie nachteilig dies auf unsere Industrie, ja auf unsere ganze volkswirtschaftliche Produktion einwirken muß, liegt auf der Hand." Durch den vorgeschlagenen Aktienankauf sollte nun der Bund allmählich Eigentümer der Bahnen werden.

Über diesen Gesetzesvorschlag war jedoch in der Bundesversammlung keine Verständigung zu erzielen, und von da an war in den amtlichen Protokollen weder vom Rückkauf noch von vorbereitenden Maßnahmen mehr die Rede. Außerhalb der Bundesbehörden hatte allerdings die Erörterung dieser Frage niemals aufgehört. 1862 erschien die Schrift von J. Stämpfli, damals Bundespräsidenten: Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen. Dem Projekte Bartholonys von 1863 (Note adressée à M. le Président et MM. les membres du Conseil fédéral) folgte 1868 das Projekt von Bonna (Projet pour la centralisation du service et le rachat des chemins de fer suisses). 1869 veröffentlichte Dr. S. Kaiser einen „Beitrag zur Lösung der schweizerischen Eisenbahnfrage" unter dem Titel: Der Bund und die Eisenbahnen und 1874 Dr. Alfred Geigy in Basel: Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen. Ständerat Olivier Zschokke richtete 1877 eine Druckschrift an den Bundesrat, betreffend „den Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes", und Nationalrat Dietler, später Direktor der Gotthardbahn, schrieb über die schweizerische Eisenbahnfrage einschließlich des Rückkaufes im 4. Heft der schwei-

Digitized by Google

zerischen Zeitfragen. 1877 empfahl J. Stämpfli nochmals die Betriebsübernahme und die Rückerwerbung der Eisenbahnen durch den Bund. Den Rückkauf behandelten ferner Ständerat Ol. Zschokke und Nationalrat Dr. Kaiser 1882 in der Schrift: Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebes. Wie wir gesehen, war aber durch all diese private Tätigkeit die öffentliche Meinung noch nicht genügend aufgeklärt worden, um einem auch nur teilweisen Rückkauf zuzustimmen.

Das schweizerische Eisenbahndepartement unter Leitung des Bundespräsidenten Weltli ließ sich jedoch in seinen Bestrebungen, die schweizerischen Eisenbahnen dem Lande zurück zu erwerben, nicht entmutigen. Da es der Ansicht war, daß der konzessionsgemäße Rückkauf aus finanziellen Gründen untunlich sei und nur der Weg der vertragsmäßigen Erwerbung Erfolg haben könne, benutzte es eine sich bietende Gelegenheit, mit der Verwaltung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft in Verhandlungen betreffend die Übernahme der Nordostbahnunternehmung durch den Bund einzutreten. Das Ergebnis dieser Verhandlungen war in einem der Direktion der Nordostbahn mit Schreiben vom 18. Januar 1888 zugestellten Vertragsentwurf niedergelegt. Laut diesem Vertrage trat die Nordostbahngesellschaft dem Bunde ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen ab, wogegen sie in eidgenössischen, zu $3^1/_2$ % verzinslichen, und zum Nennwert berechneten Obligationen für jede Prioritätsaktie 600 Frcs. und für jede Stammaktie 500 Frcs. erhalten sollte, Zinsbeginn mit dem 1. Januar 1887, Rückzahlung des Kapitals in längstens 70 Jahren in jährlichen Teilzahlungen von mindestens 500 000 Frcs. Den Prioritätsaktien waren die ihnen für die Jahre 1880 bis und mit 1886 gutgeschriebenen Dividenden samt Zins und weitere 30 Frcs. für das Jahr 1887 auszurichten. Die Liquidation sollte auf Rechnung des Bundes von der Gesellschaft den damaligen Direktoren übertragen und gemäß den Bestimmungen des Vertrags im Einvernehmen mit dem Bundesrat durchgeführt werden.

Zum Abschluß dieses Vertrages sah sich der Bundesrat, abgesehen von den allgemeinen Gründen, die für Einleitung der Verstaatlichungsaktion sprachen, durch die damaligen besonderen Verhältnisse der Nordostbahngesellschaft veranlaßt. Nachdem nämlich deren Stammnetz seinen vorläufigen Abschluß gefunden hatte, waren, wie im Abschnitt II (S. 19) mitgeteilt wurde, bald neue Aufgaben an die Hand genommen worden. Als es gelang, die Verwirklichung der Gotthardbahn zu sichern, beteiligte sich die Nordostbahn gleichwie die Zentralbahn nicht bloß mit einem Betrage von $3^1/_2$ Millionen

Digitized by Google

am Subventionskapital für die Gotthardunternehmung, wozu später noch eine Nachtragssubvention von $^3/_4$ Millionen kam, sondern diese beiden Bahnen sicherten sich auch die kürzesten Zugänge zum Gotthard durch gemeinsame Übernahme der Ausführung der Linien Basel—Brugg (Bözbergbahn) und Rupperswyl, sowie Brugg—Wohlen—Rothkreuz—Immensee (aargauische Südbahn). Neben diesen Zufahrtslinien hatte aber die Nordostbahn im Vertrauen auf die bisherige günstige Verkehrsentwicklung und im Kampfe gegen die ihr durch die Projekte der Nationalbahn drohende Konkurrenz sich zur Erstellung folgender weiterer Bahnlinien verpflichtet: Winterthur—Koblenz, Koblenz—Stein (hälftig), Wohlen—Bremgarten (etwa $^2/_5$), linksufrige Zürichseebahn, Thalweil — Zug, Bülach — Schaffhausen, Dielsdorf—Niederweningen, Niederglatt—Baden, Etzwylen—Schaffhausen, rechtsufrige Zürichseebahn und Glarus—Lintthal, sowie zur Unterstützung von Effretikon—Hinweil und Sulgen—Gossau. Die Beteiligung der Nordostbahn an allen diesen Unternehmungen belief sich auf Grund der Kostenvoranschläge im ganzen auf 82 655 000 Frcs. Diese Summe erzeigte sich zudem bei der Bauausführung als erheblich zu niedrig gegriffen.

Bis zum Jahre 1882 waren die Verwendungen auf Baukonto von 76 148 393,50 Frcs. im Jahre 1871 auf 183 411 233,62 Frcs. gestiegen und doch waren noch nicht gebaut: Thalweil—Zug, die rechtsufrige Zürichseebahn, Etzwylen — Schaffhausen, Dielsdorf — Niederweningen, Eglisau—Schaffhausen und Koblenz—Stein. Während die Geldmittel zur Fertigstellung der andern Linien nur mit großen Opfern hatten beschafft werden können, waren sie für die sechs letztgenannten nicht mehr aufzubringen. Die Interessenten hatten schon 1877 unter Vermittlung des Bundesrats auf die Verfolgung ihrer Ansprüche bis zum Jahre 1886 verzichtet; die Bundesversammlung bewilligte am 14. Februar 1877 eine entsprechende Fristverlängerung und beauftragte den Bundesrat, nach deren Ablauf zu entscheiden, ob die Nordostbahn wieder genügend erstarkt sei, um den Bau dieser Linien an die Hand zu nehmen und ihre Vertragspflichten zu erfüllen, und in welcher Reihenfolge dies zu geschehen habe. Der Bundesrat hatte daher die Frage des finanziellen Einflusses dieser Moratoriumslinien durch Sachverständige untersuchen lassen, die zum Schlusse kamen, daß deren Baukosten zu 34 558 000 Frcs. und der jährlich vorauszusehende Betriebsausfall mit Inbegriff der Verzinsung auf 1 200 000 Frcs. angenommen werden müsse, unter der Voraussetzung, daß sämtliche Moratoriumslinien genau nach den Bestimmungen der mit der Nordostbahn abgeschlossenen Verträge zur Ausführung kämen.

Digitized by Google

Der Bundesrat war der Ansicht, daß ein von einer Eisenbahngesellschaft mit einem Dritten über den Bau einer Linie abgeschlossener Vertrag den Bund nicht verpflichte, die Konzession für eine solche Vertragslinie zu erteilen oder für eine bereits erteilte Konzession die ausgelaufene Frist zu verlängern. Die Übernahme der Nordostbahn durch den Bund könne an dem Verhältnis, das durch die Bauverträge über die Moratoriumslinien der Gesellschaft gegenüber begründet worden wäre, nichts ändern; andrerseits blieben aber davon auch die staatlichen Rechte unberührt, auf die der Bund überhaupt nicht verzichten könne und von deren Ausübung das Zustandekommen jeder Bahn abhängig sei. Es sei daher ohne weiteres klar, daß die aus den Bauverträgen abgeleiteten Ansprüche auf den Bau einer Linie nur dann gerichtlich geltend gemacht werden können, wenn auch die staatliche Zustimmung zum Bau vorliege und die erforderlichen Konzessionen und Fristverlängerungen erteilt würden. Für den Bund lägen aber Gründe vor, aus freier Entschließung und nicht etwa in Vollziehung der Privatverträge der Nordostbahn nach deren Übernahme die Linien zur Ausführung zu bringen, für die er seiner Zeit die Konzessionen erteilt habe; dieselben Gründe beständen aber nicht für die Linie Thalweil—Zug, für welche die Konzession auf dem Gebiete des Kantons Zug nicht erteilt worden sei. In Bezug auf diese Verbindung habe sich der Bund seine volle Freiheit zu wahren, und zwar umsomehr, als durch deren Bau seine Interessen in schwerer Weise verletzt würden. Nach dem Sachverständigengutachten betrügen nämlich die Baukosten dieser Linie 9 188 800 Frcs. und die jährliche Einbuße auf dem Betrieb 560 814 Frcs. Diesem beträchtlichen Verluste stände als wesentlichster Vorteil nur eine Abkürzung der Verbindung zwischen Zürich und Zug sowie dem Gotthard um 5 km gegenüber. Unter der Voraussetzung dieser Beschränkung des Bauprogrammes erzeige sich der Ankauf der Nordostbahn zu den Bedingungen des vereinbarten Vertrages günstig.

Diese Auffassung des Bundesrats stieß jedoch auf lebhaften Widerspruch bei der beteiligten Landesgegend; es wurde das Mißtrauen erregt, daß der Bund die Ausführung auch der übrigen Moratoriumslinien unterlassen oder wenigstens erheblich verzögern würde, und unter dem Eindrucke dieser Stimmungen, die in der Dezembersession 1887 der Bundesversammlung anläßlich einer Interpellation ihren Ausdruck gefunden hatten, mußte sich der Bundesrat überzeugen, daß eine Genehmigung des Vertrages durch die Bundesversammlung kaum zu erreichen sein würde. Als daher die Generalversammlung der Nordostbahn vom 25. Februar 1888 die Zustim-

Digitized by Google

mung ihrerseits von der Bedingung abhängig machte, daß der Umtausch der Aktien innerhalb kurzer Frist erfolge und für die Prioritätsaktien eine kleine Aufbesserung bewilligt würde, sah sich der Bundesrat veranlaßt, die Kaufsverhandlungen abzubrechen. Dieser Verstaatlichungsversuch auf dem Wege des freihändigen Kaufes war gescheitert.

Ein anderer Weg zur Vorbereitung der Verstaatlichung des schweizerischen Eisenbahnnetzes wurde beschritten, als durch die Fusion der westschweizerischen Eisenbahnlinien mit der Jura—Bern—Luzern-Bahn gemäß Vertrag vom 16. August und 11./12. Oktober 1889 die Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn gebildet worden war. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft an die Bundesversammlung vom 30. Mai 1890, betreffend Ankauf von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ausführte, ergaben sich aus dieser Fusion wichtige Folgen für die schweizerische Eisenbahnpolitik. Diese Vereinigung vollzog sich nicht bloß zwischen den privaten Eisenbahngesellschaften zum Zwecke des Betriebes des größten schweizerischen Bahnnetzes, sondern es kam dabei die Bedeutung und der Einfluß der beteiligten Kantone in einer Weise zur Geltung, wie dies bei keinem der andern Bahnnetze der Fall ist. Die entscheidende Beteiligung des Kantons Bern an dem Entstehen der Jura—Bern—Luzern-Bahn und der maßgebende Einfluß, den er als größter Aktionär bei der Verwaltung dieses Netzes ausgeübt hatte, verliehen dem letzteren den Charakter einer Staatsbahn. Durch die Genehmigung der Fusion hatten die Behörden und das Volk des Kantons Bern die Fortsetzung der bisherigen Eisenbahnpolitik gebilligt und gleichzeitig die Ziele gutgeheißen, die die Fusion ausdrücklich als die ihrigen anerkannte; der Kanton Bern glaubte, die eisenbahnpolitische Bundesgenossenschaft der Kantone Freiburg, Waadt und Wallis erworben zu haben, und diese hatten sich ihrerseits die Mitwirkung des größten Kantons zur Erreichung ihres längst erstrebten Zieles, des Simplondurchstiches, gesichert. Neben dem rechtlichen und moralischen Einflusse, den vier Kantone mit einer Bevölkerung von rund einer Million Seelen zur Erreichung ihres Zweckes auszuüben in der Lage sind, kam das direkte finanzielle Interesse in Betracht, das sie an das neue Unternehmen knüpfte. Der Aktienbesitz der Kantone betrug im Jahre 1889 77 000 Stück, die in der Generalversammlung ebensoviel Stimmen repräsentierten, und zudem besaßen sie im Verwaltungsrate der Gesellschaft 19 Mitglieder bei einer Gesamtzahl von 50 bis 60. Diese mächtige Stellung der genannten Kantone im Eisenbahnwesen mußte notwendig zu einer Schwächung des Einflusses der Eidgenossen-

Digitized by Google

schaft führen, wenn diese nicht den Willen und die Kraft besaß, sich auch ihrerseits die gebührende Stellung zu erobern. „Der Bund wird zwar gegenüber der fusionierten Gesellschaft imstande sein, die Pflichten zu erfüllen, welche ihm bei der heutigen Sachlage im schweizerischen Eisenbahnwesen obliegen; aber er wird es nicht vermögen, den weitaus höhern Aufgaben gerecht zu werden, welche die Zukunft gebieterisch an ihn stellt. So lange die Fusionen nicht als Vorbereitungen zur Verstaatlichung der Bahnen betrachtet und behandelt werden, führen sie im Gegenteil von diesem Ziele ab, indem sie die Macht der Gesellschaften stärken und die kantonalen Einflüsse auf Kosten derjenigen des Bundes vermehren.“

Um dieser Gefahr zu begegnen, hatte die Bundesversammlung bei Genehmigung der Konzessionsübertragung an die fusionierte Gesellschaft mit Beschluß vom 19. Dezember 1889 einen einheitlichen Rückkaufstermin für die Gesamtheit aller Linien auf den 1. Mai 1903 festgesetzt, mit der Berechtigung, von dort an jederzeit zurückzukaufen, und mit der Befugnis, dieses Recht schon nach zwei Jahren geltend zu machen, insofern der Bau der Simplonbahn bis zur italienischen Grenze vom Bunde beschlossen wurde. Zur Ausübung dieses Rückkaufsrechtes erschien aber der dermalige Zeitpunkt nicht geeignet, und ebenso wenig waren die Verhältnisse einem Erwerbe auf dem Wege des Vertrages günstig. Dagegen eröffnete das Rechnungsgesetz dem Bunde den Weg, als Teilhaber in die Gesellschaft einzutreten und an deren Verwaltung teilzunehmen. Dem Staate war nämlich das Recht gewahrt, für jede Aktie in der Generalversammlung eine Stimme abzugeben, ohne der Beschränkung des Obligationenrechtes unterworfen zu sein, die das Stimmrecht des einzelnen Aktionärs auf den fünften Teil der in der Generalversammlung vertretenen Stimmen begrenzt. Dieses unbedingte Stimmrecht bildete für den Staat das Mittel, nicht nur das öffentliche Interesse gegenüber dem der Privataktionäre zu wahren, sondern durch Erwerbung der Stimmenmehrheit im geeigneten Momente die Übernahme der Bahn herbeizuführen. Auf Verlangen der Bundesversammlung bei der Konzessionsübertragung war eine hierauf bezügliche Bestimmung in die Statuten der Jura-Simplon-Bahn ausdrücklich aufgenommen worden.

Der Bundesrat benutzte daher den ihm vom Kanton Bern gebotenen Anlaß zum Erwerb von 30 000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn durch Vertrag vom 19. Mai 1890, als Vorbereitung zum Erwerb der Jura-Simplon-Bahn. Der Ankauf erfolgte zum Kaufpreise von 600 Frcs. für die Aktie, durch Ausgabe von 3 % Rententiteln, zum Kurse von 90 %, mit Rentengenuß vom 1. Januar 1890

Digitized by Google

an, mit dem Vorbehalt, diese Rententitel insgesamt oder serienweise gegen zwölfmonatliche Kündigung auf einen Zinsverfalltag zum Nennwert einzulösen. Durch Bundesbeschluß vom 27. Juni 1890 ist der Kaufvertrag mit dem Kanton Bern vom 19. Mai 1890 genehmigt und der Bundesrat zu weitern Ankäufen von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ermächtigt worden, unter der Bedingung, daß der im Vertrag festgesetzte Preis nicht überstiegen werde.

Der Aktienbesitz des Bundes betrug Ende 1895 77 090 Prioritätsaktien, indem zu den laut Kaufvertrag mit dem Kanton Bern erworbenen 30 000
zugekauft wurden: 1890 . . . . . 37 222
und 1891 . . . . . 9 868
77 090
und zwar gegen Rententitel zu 600 Frcs. 72 302
gegen bar zu 573 Frcs. 4 788
77 090.

Das finanzielle Ergebnis dieser Operation war für den Bund ungünstig,* indem sich bis Ende 1896 eine Mehrausgabe von 834 115 Francs für Verzinsung der Rententitel gegenüber den Dividenden der Prioritätsaktien ergab; auch der gehoffte eisenbahnpolitische Einfluß des Bundes in den Gesellschaftsbehörden der Jura-Simplon-Bahn blieb in der Folge aus.

Nachdem der Bundesbeschluß vom 27. Juni 1890, betreffend den Erwerb von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn allseitige Zustimmung erfahren hatte, indem kein Referendumsbegehren dagegen gestellt worden war, nahm der Bundesrat keinen Anstand, auf dem betretenen Wege weiter zu schreiten. Ein Konsortium von deutschen und schweizerischen Banken hatte ihm Angebote für den Erwerb von Zentralbahnaktien gemacht. Die Verhandlungen führten zum Abschluß eines Vertrages vom 5. März 1891, in dem das Konsortium sich verpflichtete, dem Bundesrate 50 000 Stück, d. h. die Hälfte der Aktien der Schweizerischen Zentralbahn zu liefern gegen eidgenössische 3 % Rententitel im Kapitalbetrage von fünfzig Millionen Franken, 40 000 Stück lieferbar nach Inkrafttreten des Vertrages, die übrigen 10 000 bis längstens 31. Dezember 1891. Die Aktien waren abzutreten mit dem Dividendenschein des Jahres 1891, die Rententitel dagegen waren vom 1. August 1891 an jährlich mit 30 Frcs. verzinslich. Die Rententitel sollten in Form und Inhalt den im Jahre 1890 für den Ankauf der Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ausgegebenen Rententiteln genau entsprechen.

Digitized by Google

Zur Begründung dieses Kaufvertrages führt der Bundesrat in der Botschaft an die Bundesversammlung vom 21. März 1891 aus: nachdem sich der Bund durch den Kauf der Prioritäten der Jura-Simplon-Bahn in dieser Gesellschaft eine Stellung geschaffen habe, die ihn berechtige, für eine nicht ferne Zeit einen maßgebenden Einfluß auf diese Verkehrsanstalt und damit auch auf das gesamte Eisenbahnwesen des Landes zu gewinnen, habe für die weiteren Bestrebungen kein Ziel erwünschter sein können, als die Anbahnung des Erwerbes der Zentralbahn. Die Netze der beiden Bahnen umfaßten das ganze Gebiet der Westschweiz, und die Zentralbahn bilde nicht bloß die bedeutendste Zufahrtslinie zum Gotthard, sondern greife auch mit den Gemeinschaftslinien der Bözbergbahn und der aargauischen Südbahn in das Verkehrsgebiet der Nordostbahn ein. Der Erwerb der Zentralbahn befestige auch die Stellung des Bundes bezüglich der Simplonfrage; sein Einfluß auf den Betrieb der gesamten westschweizerischen Bahnen gebe ihm die Möglichkeit, der durch das Gesetz aufgestellten Pflicht, den Verkehrsverbindungen mit Italien möglichste Förderung angedeihen zu lassen, sowohl mit Bezug auf den Bau als auch für den Betrieb in vollem Maße nachzukommen. Selbst für den Fall, daß sich der Erwerb der sämtlichen schweizerischen Hauptbahnen länger verzögern sollte, als es zu wünschen sei, würde der Bund durch die Vereinigung der Jura-Simplon-Bahn mit der Zentralbahn sich in den Besitz eines Bahngebietes setzen, das groß und verkehrsreich genug sei, um in allen Beziehungen für den öffentlichen Verkehr die Vorteile zu erlangen, die man bei der heutigen Zersplitterung entbehre, wie z. B. die Betriebsersparnisse, die sich schon durch bloße Betriebsvereinigung, auch ohne förmliche Fusion der beiden Netze erreichen ließen, die rationelle Gestaltung der Fahrpläne, die Einheit der Tarife usw. Der Zweck des Ankaufes der Zentralbahnaktien solle keineswegs der sein, daß der Bund dauernd Großaktionär der Zentralbahn werde, das Ziel sei die Erwerbung der Zentralbahn und deren Betrieb durch den Bund mit der gleichzeitigen Absicht der allmählichen Erwerbung des gesamten schweizerischen Bahnnetzes. Es seien bereits Unterhandlungen über den Erwerb der gesamten Unternehmung eingeleitet. Wenn diese zum Ziel führten und die Generalversammlung der Aktionäre bereit sei, zu gleichen Bedingungen zu verkaufen, wie sie der Vertrag über den Aktienankauf enthalte, sei der Zweck des Bundes auf einen Schlag erreicht; andernfalls würde der Besitz der angekauften Aktien den Bund in den Stand setzen, ohne Schwierigkeit auf anderem Wege die Abtretung der Bahn herbeizuführen. Der Kaufpreis sei annehmbar, da dem Rentenbetrag von

Digitized by Google

30 Frcs. oder genau berechnet von 29,47 Frcs. für die Aktie ein voraussichtlicher Reinertrag von 31,40 Frcs. gegenüberstehe, somit ein Überschuß von 1,93 Frcs. sich ergebe. Für die Zukunft werde eine Steigerung der Betriebsausgaben, die namentlich zufolge des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit der Eisenbahnangestellten eintreten werde, reichlich ausgeglichen werden durch Ersparnisse auf andern Betriebsausgaben und durch die sichern Vereinfachungen im Tarifwesen, sowie durch die zu erwartende dauernde Steigerung der Betriebseinnahmen.

Vor der Behandlung des Vertrages vom 5. März 1891 betreffend den Aktienankauf durch die Bundesversammlung hatten auch die Verhandlungen mit der Verwaltung der Zentralbahn über den Ankauf der gesamten Unternehmung zum Abschluß geführt. Durch Vertrag vom 3. April 1891 über den Erwerb der Zentralbahnunternehmung durch den Bund trat die Zentralbahngesellschaft ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen dem Bunde zu Eigentum ab, mit Inbegriff ihrer Anteile an den Gemeinschaftsbahnen (Bözbergbahn, aargauische Südbahn, Koblenz — Stein und Wohlen — Bremgarten) mit Einschluß der vorhandenen Fonds; der Gesellschaft wurde vom Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1890 ein Höchstbetrag von 3 300 000 Frcs. überlassen zur Ausrichtung einer Dividende von 33 Frcs. Als Gegenwert war für jede Aktie die Übergabe eines eidgenössischen 3 % Rententitels im Nennbetrage von 1000 Frcs. mit Zinsgenuß vom 1. August 1891 an ausbedungen. Mit der Vornahme der Liquidation der Zentralbahngesellschaft wurden deren Direktoren beauftragt; für die Durchführung sollten die Bestimmungen des Vertrages maßgebend sein; sie hatte auf Kosten des Bundes zu erfolgen und zwar im Einvernehmen mit dem Bundesrate.

Die Bundesversammlung hatte somit die Wahl zwischen dem Vertrag vom 5. März 1891 betreffend den Aktienankauf und dem vom 3. April 1891 betreffend den Erwerb der ganzen Unternehmung. Der Nationalrat entschied sich am 8. Juni mit 82 gegen 31 Stimmen für den Aktienankauf, der Ständerat am 18. Juni mit Stichentscheid des Präsidenten für die Gesamterwerbung. Der Nationalrat schloß sich am 25. Juni 1891 mit 80 gegen 38 Stimmen diesem Beschlusse an, nachdem am 24. Juni 1891 die Generalversammlung der Aktionäre der Zentralbahn den Vertrag ebenfalls genehmigt hatte. Gegen diesen Beschluß vom 25. Juni 1891 wurde jedoch das Referendum ergriffen und in der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1891 der Ankauf der Zentralbahn durch den Bund mit 289 406 gegen 130 729 Stimmen verworfen. Neben der grundsätzlichen Bekämpfung der

Digitized by Google

Verstaatlichung der Eisenbahnen wurde in der öffentlichen Diskussion namentlich geltend gemacht, daß der Kaufpreis zu hoch sei. Nur in fünf der von den Zentralbahnlinien durchzogenen Kantone hatte sich eine Mehrheit für den Antrag ausgesprochen. Infolge dieser Abstimmung trat der langjährige Chef des Eisenbahndepartements, der hochverdiente Bundespräsident Welti, aus dem Bundesrate aus.

Obschon alle bisherigen Verstaatlichungsversuche gescheitert waren, hatte deren öffentliche Diskussion doch zur Abklärung der Ansichten wesentlich beigetragen; die einmal angeregte Frage kam nicht mehr zur Ruhe, und schon am 29. Januar 1892 wurde ein Antrag der Herren Curti, Cornaz und Genossen von der Bundesversammlung für erheblich erklärt, der lautet: „Der Bundesrat wird eingeladen, über die Eisenbahnfrage (Eisenbahnreform und Eisenbahnrückkauf) eine allseitige Untersuchung zu veranstalten und über die Art und Weise, wie er sie vorzunehmen gedenke, beförderlich Bericht und Antrag vorzulegen."

In Ausführung dieses Auftrages legte der Bundesrat der Bundesversammlung vorerst am 27. März 1894 einen Bericht vor über das Rechtsverhältnis zwischen Bund und Eisenbahngesellschaften beim Auslauf der Konzessionen. Bei seiner Entgegennahme sprach der Nationalrat am 5. Dezember 1894 den Wunsch aus, es möchte die weitere Berichterstattung über die Eisenbahnfrage und den Eisenbahnrückkauf beförderlich erfolgen.

Inzwischen hatte die im Juni 1894 erschienene Schrift: Rückkauf oder Expropriation? nachdrücklich darauf hingewiesen, zu welchen Kontroversen die Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen Veranlassung geben könnten, und den Erlaß eines Enteignungsgesetzes angeregt, das genaue Vorschriften über die Berechnung der Rückkaufsentschädigungen nach dem kommerziellen Ertragswerte der zu übernehmenden Bahnlinien aufstellen sollte.

Auch die eingehenden Untersuchungen des neuen Chefs des schweizerischen Eisenbahndepartements, Bundesrat Dr. Zemp, der eine größere Sachverständigenkommission zur Begutachtung aller den konzessionsgemäßen Rückkauf betreffenden Fragen ernannt hatte, zeigten die Schwierigkeiten, die sich namentlich einer zuverlässigen Berechnung der Entschädigungssummen, die bei Erwerbung der schweizerischen Hauptbahnen auf den nächsten Rückkaufstermin vom Bunde zu bezahlen sein würden, entgegenstellten. Mit Botschaft vom 11. November 1895 beantragte daher der Bundesrat bei den eidgenössischen Räten den Erlaß eines neuen Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, das bezweckte, die Bahngesellschaften zur linienweisen Ausscheidung ihrer Rechnungen

Digitized by Google

zu veranlassen, die für den konzessionsgemäßen Rückkauf maßgebenden Begriffe des Reinertrages und des Anlagekapitals in einer für die Bahnen beim Rückkauf verbindlichen Weise festzulegen und die Bahnunternehmungen anzuhalten, schon vor Eintritt des Kündigungstermins die Nachweise über den jährlichen Reinertrag und das Anlagekapital einzureichen, und endlich allfällige Streitpunkte über die Auslegung der Rückkaufsbestimmungen nach und nach durch das Bundesgericht entscheiden zu lassen, um für den konzessionsgemäßen Rückkauf eine möglichst klare Situation zu schaffen. Nachdem gegen dieses Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 das Referendum verlangt worden war, wurde es in der Volksabstimmung vom 4. Oktober 1896 nach äußerst heftigem Kampfe mit 223 228 gegen 176 577 Stimmen angenommen.

Anstand bei den Bahngesellschaften hatten namentlich folgende Bestimmungen erregt: Die Befugnis des Bundesrats, zwangsweise Zusammenlegung der einzelnen Konzessionen einer Bahngesellschaft zu verfügen, wenn die Reinertragsrechnungen für die einzelnen Strecken nicht rechtzeitig eingereicht würden; die schärfere Fassung des Begriffes der Baurechnung, wonach Bauzinsen nicht höher berechnet werden dürfen, als zum Zinsfuß der im konkreten Fall verwendeten Kapitalien, Verbesserungen des Oberbaues dem Baukonto nicht belastet werden dürfen, für Transporte zu Bauzwecken nur die Selbstkosten zu verrechnen sind, und Gründungskosten, Vorstudien, Geldbeschaffungskosten und Kursverluste aller Art, Subventionen an andere Bahnen, Straßen, Brücken usw., die im Eigentum dritter sich befinden, die aus verlorenen Beiträgen gedeckten Kosten der Anlagen und Einrichtungen und die Kosten für Organisation und Einrichtung des Betriebes der Baurechnung nicht belastet werden dürfen; die Verpflichtung zur Dotierung von Erneuerungsfonds, die nicht nur die regelmäßige Erneuerung von Oberbau und Rollmaterial zu decken haben, sondern in ihrem Bestande jeweilen dem vollen Betrage des durch Abnutzung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwertes aller einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als: Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften entsprechen müssen, weshalb die jährlichen Einlagen in diese Erneuerungsfonds nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen und als Betriebsausgaben in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen sind; die Anforderung, rückständige Einlagen in die Erneuerungsfonds sowie alle Posten, die nicht auf Baukonto verrechnet werden dürfen und keine realen Aktiven darstellen, als zu ersetzende Posten

Digitized by Google

in die Aktiven der Bilanz einzustellen und durch Zuschüsse aus den jährlichen Betriebseinnahmen innerhalb einer vom Bundesrat festzusetzenden Frist zu tilgen; die Befugnis des Bundesrats, wegen wiederholter Versäumnis der Einreichung der vorgeschriebenen Rechnungen, Bilanzen und sonstigen Ausweise oder bei Mißachtung und Umgehung der Bestimmungen dieses Gesetzes gegen die fehlbare Verwaltung beim Bundesstrafgericht Geldbußen bis auf 10 000 Frcs. zu beantragen; insbesondere aber die Aufhebung der in einzelnen Konzessionen vorgesehenen Schiedsgerichte zur Festsetzung der Rückkaufsentschädigungen und Entscheidung anderer mit dem Rückkauf in Beziehung stehender Streitfragen und Überweisung aller dieser Fälle an das Bundesgericht.

Die Verteidiger des Gesetzes machten geltend, daß gerade durch Beurteilung aller etwa entstehenden Streitfragen durch das oberste Gericht des Landes eine größere Bürgschaft für unparteiische Rechtsprechung gegeben wäre, als durch Aufstellung von Fall zu Fall zusammengesetzter Schiedsgerichte, bei denen der Entscheid schließlich in der Hand eines einzigen Obmannes läge; daß die materiellen Bestimmungen des Gesetzes nicht neues Recht schüfen, sondern nur die allgemein gültigen Grundsätze des Obligationenrechtes auch auf die Bahngesellschaften anwendeten und die wirkliche Bedeutung der vielfach mißverstandenen und unvollständigen Konzessionsbestimmungen klarlegen wollten, daß daher von irgend einer Rechtsverletzung keine Rede wäre.

Mit der Annahme dieses Gesetzes war dem Bundesrat die Möglichkeit gegeben, genauere Berechnungen über die voraussichtlichen finanziellen Folgen des Rückkaufes vorzunehmen. Diese Untersuchungen mußten mit dem Ende des Jahres 1895 abschließen, da beim Abschluß der Vorarbeiten erst die Ergebnisse dieses Betriebsjahres vollständig bekannt und in der amtlichen Statistik verarbeitet waren.

Ende 1895 betrug die Baulänge der Normalbahnen mit Lokomotivbetrieb mit Inbegriff der von ihnen betriebenen Nebenlinien 2 748,230 km, die Betriebslänge 2 871 km und das darauf verwendete Baukapital 991 961 735 Frcs. Neben diesen Linien bestanden normalspurige Nebenbahnen mit 308,771 km Baulänge, 323 km Betriebslänge und einem Baukapital von 44 031 699 Frcs.; schmalspurige Nebenbahnen mit 318,944 km Baulänge, 328 km Betriebslänge und einem Baukapital von 32 916 669 Frcs. und endlich Spezialbahnen (Zahnradbahnen, Bergbahnen usw.) mit 71,172 km Baulänge, 74 km Betriebslänge und einem Baukapital von 21 351 685 Frcs.

Die Betriebsergebnisse, verglichen mit denen für die Jahre 1868

Digitized by Google

und 1884, erzeigen für sämtliche schweizerischen Bahnen folgende Ergebnisse:

	Baulänge	Betriebslänge	Anlagekosten	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Überschuß
1868 . . .	1 295	1 311	439 710 717	31 358 078	15 121 146	16 236 932
für 1 km	.	.	339 494	23 916	11 534	12 382
1884 . . .	2 758	2 890	879 930 676	71 645 230	38 534 915	33 110 315
für 1 km	.	.	323 536	24 834	13 357	11 477
1895 . . .	3 447	3 596	1 089 261 788	111 544 765	66 193 333	45 351 432
für 1 km	.	.	314 086	31 019	18 408	12 611

Die Zunahme des Bahnnetzes ist zurückzuführen auf die Erstellung der Brünigbahn durch die Jura—Bern—Luzern-Bahn, die Vollendung der Seethalbahn und der Südostbahn, den Bau der Moratoriumslinien Koblenz—Stein (Nordbahn und Zentralbahn), Dielsdorf—Niederwenigen, der Rechtsufrigen Zürichseebahn und der Linie Etzweilen—Feuerthalen—Schaffhausen (Nordostbahn).[1])

Neben der schon 1872 in Betrieb gesetzten Bödelibahn waren ferner folgende kleinere Bahnen hergestellt worden: Genf—Annemasse, Visp—Zermatt, Ponts—Chaux-de-Fonds, Neuenburg - Boudry, Yverdon—St. Croix, Langenthal—Huttwyl, Huttwyl—Wolhausen und die Sihlthalbahn.

Sodann war das schweizerische Bahnnetz zweckmäßig ergänzt worden durch den Bau folgender weiterer Schmalspurbahnen: Appenzeller Straßenbahn, Berner Oberlandbahnen, Birsigthalbahn, Brenets—Locle, Frauenfeld—Wyl, Genf - Veyrier, Grütschalp—Mürren, Landquart—Davos, Central Vaudois, Orbe - Chavornay, Saignelégier—Chaux-de-Fonds, Sissach—Gelterkinden, Voies étroites in Genf und die insbesondere dem Touristenverkehr dienenden Zahnradbahnen: Brienz—Rothhornbahn, Generosobahn, Glion—Naye, Pilatusbahn, Schynige Platte und Wengernalpbahn.

Das auf sämtliche schweizerische Bahnen mit Lokomotivbetrieb verwendete Kapital betrug Ende 1895 1 181 812 854 Frcs., welche Summe sich zerlegt in 1 089 671 788 Frcs. Baukosten für im Betriebe

[1]) Erst auf den 1. Juni 1897 sind dem Betriebe ferner übergeben worden die Linien Thalweil—Zug (17,205 km) und Eglisau—Schaffhausen (29,132 km) der Nordostbahn und Luzern—Immensee und Arth—Goldau—Zug der Gotthardbahn (32,612 km).

Digitized by Google

stehende Linien, 26 156 565 Frcs. Verwendungen auf im Bau begriffene Linien und Objekte, 7 315 228 Frcs. Emissionsverluste auf Aktien, 70 519 794 Frcs. zu amortisierende Verwendungen, 4 899 264 Francs Verwendungen auf Nebengeschäfte, abzüglich 16 339 785 Passiv-Saldo-Vortrag. Dieses Kapital von 1 181 812 854 Frcs. war beschafft worden durch: Aktien 401 524 289 Frcs., Obligationen 656 316 691 Frcs., Subventionen mit bedingtem Anrecht auf Dividende oder Rückzahlung 122 567 222 Frcs., getilgtes Kapital und Baufonds aus Betriebserträgen usw. 1 404 652 Frcs.

IV.

Das Bundesgesetz, betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen von 1897.

Als Ergebnis sorgfältiger Untersuchungen legte der Bundesrat der Bundesversammlung am 25. März 1897 die Botschaft, betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen und den Entwurf eines Bundesgesetzes, betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vor. Dieser Vorschlag wurde nach Vorberatung durch Kommissionen der eidgenössischen Räte vom Ständerat in der regelmäßigen Junisession der Bundesversammlung und vom Nationalrat in einer außerordentlichen Sitzung im September und Oktober 1897 behandelt. Beide Räte stimmten dem Entwurf des Bundesrats mit großer Mehrheit zu, der Ständerat mit 25 gegen 17 Stimmen und der Nationalrat mit 98 gegen 29 Stimmen und 2 Enthaltungen. An dem Entwurf wurden in mehrfacher Richtung wichtige Änderungen vorgenommen, die in der nachfolgenden Darstellung besonders hervorgehoben sind. Die parlamentarische Beratung war eine sehr eingehende und gründliche, förderte indessen wesentlich neue Gesichtspunkte nicht zutage.

Das Gesetz, das gemäß einem Begehren von 85 506 stimmfähigen Schweizerbürgern der Volksabstimmung unterstellt werden mußte, trägt den amtlichen Titel: Bundesgesetz, betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897.[1])

[1]) Vergl. den Abdruck des Gesetzes in der Abteilung: Gesetzgebung dieses Heftes.

Digitized by Google

Der Bundesrat führt in seiner Botschaft nach einem kurzen Überblick über die bisherige Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens die Gründe an, die dazu bestimmen müssen, vom Privatbahnsystem zum Staatsbetrieb überzugehen. Einmal fallen die Momente in Betracht, die den einheitlichen Betrieb des gesamten schweizerischen Bahnnetzes günstiger gestalten, als der dermalige Zustand der Zersplitterung in einzelne Bahnnetze; es sind dieses die Vorteile, die auch eine Fusion aller schweizerischen Hauptbahnen in eine Gesellschaft gewähren würde. Dazu kommen die besondern Vorzüge, die für die allgemeinen Interessen die staatliche Verwaltung gegenüber dem Privatbahnsystem auszeichnen, und die ergeben, daß die Vereinigung aller schweizerischen Bahnen in einer Hand nicht einer großen Aktionärgesellschaft überlassen werden darf, sondern vom Bunde durchzuführen ist. Die grundsätzliche Begründung des Vorzuges der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen als der Hauptverkehrsstraßen des Landes liegt in der Natur der beiden Systeme. Die privaten Aktiengesellschaften sind als Erwerbsgesellschaften darauf angewiesen, durch ihren Geschäftsbetrieb einen möglichst großen Gewinn zu erzielen. Dieses Resultat wird aber nur dann erreicht, wenn die Einnahmen tunlichst hoch und die Ausgaben so niedrig als möglich gehalten werden. Es liegt nun allerdings auch im Interesse dieser Gesellschaften, vom rein geschäftlichen Standpunkte aus betrachtet, die Verkehrsinteressen des Landes zu berücksichtigen, indem eine richtige Verkehrspolitik auch die Rentabilität der Bahnen hebt. Es darf aber nicht außer acht gelassen werden, daß einerseits eine bereits eingetretene Zunahme des Verkehrs eine Vergrößerung der vorhandenen Anlagen bedingt, deren Ausführung als unproduktive Ausgabe erscheint, da der Nutzen schon vorweggenommen ist. Anderseits tragen die zur Hebung des Verkehrs getroffenen Maßnahmen, wie Verbesserung der Fahrpläne, Herabsetzung der Tarife usw., nicht unmittelbar Früchte, sondern es ist ein gewisser Zeitraum erforderlich, bis sich der Nutzen ziffermäßig einstellt. Nach allen diesen Richtungen wird daher die Privatgesellschaft vorsichtig vorgehen und eher den bestehenden Zustand befriedigender Rendite festhalten, als durch Einführung von Verbesserungen, die mit erheblichen Kosten verbunden sind, auf eine Einnahmesteigerung für die Zukunft spekulieren. Diese zögernde Vorsicht wird um so größer werden, je mehr der Aktienbesitz aus der Hand fester Eigentümer an spekulative Kreise übergeht, denen nicht am Gedeihen der Unternehmung auf die Dauer gelegen ist, sondern an der Erzielung hoher Dividenden und damit an der Steigerung des Aktienkurses innerhalb einer kürzern Frist. Es wird

Digitized by Google

daher notwendigerweise das Finanzergebnis des Betriebes in erster Linie von der Privatverwaltung im Auge behalten werden, ohne daß ihr daraus ein Vorwurf gemacht werden darf, und zwar ein Finanzergebnis, das dem Aktionär eine möglichst hohe, den landesüblichen Zinsfuß übersteigende Dividende in Aussicht stellt.

Der Staatsbahnbetrieb kann sich dagegen damit begnügen, wenn der Reingewinn die zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals oder des Ankaufspreises der Bahn erforderlichen Mittel liefert; die Differenz zwischen diesem Bedarf und dem Betriebsertrag kann ohne finanzielles Risiko zu Verbesserungen im Betriebe verwendet werden, und es soll die Staatsbahnverwaltung ihre Überschüsse nicht an die allgemeine Staatskasse abliefern, diese sollen vielmehr im allgemeinen Verkehrsinteresse Verwendung finden.

Es wird sodann im einzelnen nachgewiesen, welche Vereinfachungen und Ersparnisse die Zusammenfassung des Betriebes mehrerer Bahnen in eine Hand ermöglicht, und die aus dem einheitlichen Betrieb eines größern Bahnnetzes für das Publikum sich ergebenden Vorteile werden beleuchtet. Spezielle Aufmerksamkeit wird dem Tarifwesen gewidmet und auseinandergesetzt, daß zuerst eine Vereinheitlichung aller Tarife in der Richtung anzustreben sei, daß jeweilen die bei einer Bahn bestehenden niedrigsten Sätze für das ganze Staatsbahnnetz Anwendung fänden. Dieser ersten Maßnahme hätten nach und nach weitere Erleichterungen und Verbesserungen zu folgen. Das könne ohne Gefährdung der Finanzlage der Bundesbahnen geschehen, wenn die Annäherung an die vielfach niedrigeren Tarife der Nachbarstaaten nach und nach vorsichtig aber zielbewußt durchgeführt werde. Eine richtige Betriebsleitung und Verwaltung wird gestatten, neben der Erfüllung der berechtigten Wünsche des verkehrstreibenden Publikums über die Verzinsung des auf die Erwerbung der Bahnen aufgewendeten Kapitals hinaus seine vollständige Tilgung bis gegen die Mitte des nächsten Jahrhunderts durchzuführen, d. h. bis zu dem Zeitpunkte, in dem Frankreich in den unentgeltlichen Besitz der Bauanlagen seiner Eisenbahnen gelange und Deutschland den größten Teil seiner Eisenbahnschuld getilgt haben werde. Zur Erreichung dieses Programmes wird empfohlen, die Bundesbahnverwaltung von der übrigen Staatsverwaltung abzutrennen und finanziell selbständig zu stellen. Aufgabe der Verstaatlichung soll sein, die Reinerträgnisse der Staatsbahnverwaltung ausschließlich im Interesse der Hebung des Verkehrs zu verwenden und jede fiskalische Ausbeutung zu verhindern.

Neben Hervorhebung dieser volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte wird auf das Bedenkliche hingewiesen, das darin liegt, daß

Digitized by Google

die bisherige Entwicklung des Eisenbahnwesens einen großen Teil der schweizerischen Bahnaktien ins Ausland geführt hat. Bei der Gründung der schweizerischen Hauptbahnen war in erster Linie das Zusammenwirken der beteiligten Landesgegenden (Kantone und Gemeinden) mit den interessierten Kreisen der Industrie, des Handels und des Gewerbes bestimmend für das Entstehen der ersten Bahnen. Die natürliche Folge war, daß die Aktien der Bahngesellschaften zum großen Teil in fester Hand von Kantonen, Gemeinden und Bewohnern der von der Bahn berührten Gegend sich befanden. Damit war in einem gewissen Maße eine Übereinstimmung der in den Generalversammlungen und bei den Bahnverwaltungen entscheidenden Einflüsse mit den Landesinteressen, wenigstens mit den lokalen, gegeben. Dieses Verhältnis erfuhr allerdings bald eine Trübung, als das vielfache Mißgeschick bei Anlage der ersten Bahnen das einheimische Kapital mutlos machte und zur Aufrechterhaltung der Unternehmungen fremdes Kapital herangezogen werden mußte. Nicht nur war mit Rücksicht auf den erschütterten Kredit der Bahngesellschaften das fremde Geld sehr teuer; die ausländischen Kapitalisten beanspruchten für ihre Mithilfe eine Vertretung in den Verwaltungen, und der Aktienbesitz wanderte zu einem guten Teil ins Ausland. Diese Erscheinung wiederholte sich jedesmal, wenn irgend eine Krisis die schweizerischen Privatbahnen bedrohte. Damit war aber nicht nur der unmittelbare Zusammenhang zwischen den Bahneigentümern und den Landesinteressen gebrochen und an die Stelle der Rücksichtnahme auf die Verkehrsanforderungen das Bestreben auf Gewinnung reichlicher Dividenden getreten, sondern es änderte sich auch der Charakter des Aktienbesitzes; an die Stelle der festen Eigentümer trat vielfach die Spekulation, für die lediglich die momentane Ausbeutung der Gesellschaft leitender Grundsatz wurde. Die vielfachen Mißbräuche machten ein direktes Eingreifen der Gesetzgebung notwendig, und die Durchführung des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1895, betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung, stellte fest, daß der Aktienbesitz der schweizerischen Hauptbahnen, der in den Generalversammlungen zufolge der Eintragung in das Aktienregister stimmberechtigt ist, zum großen Teil, bei drei Bahnen, der Zentralbahn, der Nordostbahn und der Gotthardbahn, in der Mehrheit sich im Auslande befindet.

Es ist nun unangenehm für die Schweiz, daß die Eigentümer ihrer Hauptverkehrsstraßen zum großen Teil Ausländer sind, und daß deren Einfluß die Generalversammlungen beherrscht. Allerdings besteht gegenüber den Privatbahnen eine starke Bundeskontrolle; diese

Digitized by Google

kann aber ihrer Natur nach nur abwehrend und einschränkend eingreifen, eine positive Leitung der Verwaltung, eine initiative Tätigkeit ist ihr selbstverständlich versagt, und es haben daher die Einflüsse, die sich um die Verkehrsinteressen des Landes nicht oder doch nur nebenbei bekümmern, die entscheidende Macht.

Mit dieser Sachlage sind aber auch unangenehme finanzielle Konsequenzen verbunden. Das Geld, das durch hohe Tarife und mangelhafte Zugverbindungen zu reichlich verdient wird, wandert in Form von Dividenden zum großen Teil ins Ausland, während der einheimische Verkehr unter den Übelständen leidet. Die Obligationen der schweizerischen Bahnen befinden sich dagegen zum großen Teile in der Schweiz, in kleinen und großen Posten verteilt, und bilden eine beliebte Anlage. Ein häufig angewendetes Mittel, den Ertrag der Aktien zu steigern, ist nun, die Anleihen zu konvertieren, um deren Zinsfuß herabzusetzen. Bekanntlich war bis in die neuere Zeit der Zinsfuß der soliden Eisenbahnobligationen in der Schweiz 4 %; wo es anging, wurde die Konversion in $3^1/_2$ prozentige Titel durchgeführt und damit für eine Million Franken der Betrag von 5 000 Frcs. aus der Tasche des Obligationärs in die des Aktionärs hinübergeleitet. Diese konsequent bei allen Bahnen durchgeführte Konversion hat den Aktionären großen Gewinn gebracht zum Schaden der schweizerischen Obligationeninhaber.

Als sicherster Weg zur Durchführung der Verstaatlichung wird der konzessionsgemäße Rückkauf empfohlen. Allerdings würde der freihändige Kauf in erster Linie als zweckmäßig erscheinen, die freie Verständigung zwischen dem Bund und den Bahngesellschaften, die mit der Nordostbahn und mit der Zentralbahn ohne Erfolg versucht worden ist. Dieser Weg, betreffe er den Ankauf der Aktien einer Bahngesellschaft oder der ganzen Unternehmung, ist auf den ersten Blick der einfachste und natürlichste; Käufer und Verkäufer kennen das Kaufobjekt, über dessen Rentabilität die unter öffentlicher Kontrolle geführten Jahresrechnungen und die öffentlich publizierten Jahresberichte einläßlich Aufschluß geben. Die Aktien haben zudem einen öffentlichen Markt, und der Kurszettel gibt täglich Auskunft über die Schwankungen in der Wertung dieser Papiere. Gleichwohl ist es schwierig, zu einer richtigen Schätzung, und noch schwieriger, zu einem Kaufpreis zu gelangen, der allgemein als angemessen betrachtet wird.

Vorerst sind die Anhaltspunkte des Kurszettels sehr unsichere; dieser bringt nicht die Ansicht des festen Aktienbesitzes zum Ausdruck, sondern die der Spekulation. Aber auch der Aufschluß, den die Jahresrechnungen und Geschäftsberichte geben, ist durchaus

Digitized by Google

nicht für jedermann so klar und einleuchtend, daß ohne weiteres eine richtige Schätzung auch nur für die Vergangenheit daraus abgeleitet werden könnte; beim freihändigen Kauf sind aber zudem noch die Zukunftsaussichten zu berücksichtigen, und es wird sich schon aus diesem Grunde der freihändige Kauf eher höher stellen als der konzessionsgemäße Rückkauf. Es liegt nun auf der Hand, daß der Aktionär nicht freihändig verkaufen wird, wenn er nicht ein gutes Geschäft zu machen glaubt. Sobald aber ein hoher Kaufpreis bezahlt werden soll, wird sofort bei einem großen Teil der Bevölkerung das Mißtrauen rege, der vereinbarte Kaufpreis sei zu hoch. Dieses Mißtrauen kann um so leichter geschürt werden, wenn große Bankkonsortien den Ankauf vermitteln; ohne deren Hilfe ist es aber unmöglich, die genügende Zahl von Aktien einer Gesellschaft für den Ankauf zusammenzubringen.

Anders verhält es sich beim konzessionsgemäßen Rückkauf; hier sind die Grundlagen der Berechnung des Kaufpreises in den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen gegeben, und damit ist ein objektiver Boden für seine Ermittlung geschaffen. Nun ist allerdings öfter auf die Schwierigkeiten hingewiesen worden, die für den konzessionsgemäßen Rückkauf sich daraus ergeben, daß die Konzessionsbestimmungen zum Teil derart unbestimmt gehalten sind, daß eine richtige, allseitig verbindliche Rechnung sich zum voraus nicht aufstellen läßt. Diese Unklarheiten beziehen sich namentlich auf den Begriff des Zubehörs der Bahn, auf die Definition des vollkommen befriedigenden Zustandes bei der Übergabe, auf den Begriff des Reinertrages als dem Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, auf die Bedeutung der Dotierung der Reserve- und Erneuerungsfonds, auf die vorzunehmenden Abschreibungen usw. Da außer Zweifel steht, daß die Bahngesellschaften bei Auslegung dieser Bestimmungen den für die Aktionäre günstigsten Standpunkt geltend machen werden, so sind darüber weitläufige Erörterungen zu gewärtigen, und es besteht hohe Wahrscheinlichkeit, daß eine Einigung in manchen Punkten nicht zu erzielen sein wird.

Durch das Rechnungsgesetz vom 27. März 1896 wurde nun die Möglichkeit geboten, die aus der verschiedenen Auslegung der Konzessionen sich ergebenden Differenzen rasch zur Erörterung zu bringen. Die Bahngesellschaften haben neben den gewöhnlichen Rechnungen und Bilanzen spezielle Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital, die mit den Grundsätzen des Gesetzes übereinstimmen, vorzulegen; die rückständigen Einlagen in die Erneuerungsfonds sind zu ergänzen. Wenn über diese Punkte eine gütliche Verständigung nicht möglich ist, so entscheidet der Bundesrat, und

Digitized by Google

dessen Verfügungen können von den Bahnverwaltungen an das Bundesgericht gezogen werden, das endgültig urteilt. Damit war nun erreicht, daß schon vor der Ankündigung des Rückkaufs im wesentlichen Aufklärung über dessen finanzielle Tragweite gegeben werden konnte; wenn auch zu dieser Zeit die gerichtlichen Entscheide nicht vorlagen, waren doch die Streitpunkte begrenzt und genau fixiert.

Für den konzessionsgemäßen Rückkauf sprach aber der weitere Grund, daß seine Durchführung keine Verzögerung in die Verstaatlichungsoperation brachte. Der nächste offene Kündigungstermin tritt für den größten Teil der Hauptbahnen mit dem 1. Mai 1898 ein, und es war alle tunliche Beschleunigung der Angelegenheit nötig, um diesen Termin einhalten zu können.

Dazu kommt, daß dieser Weg auch formell keine Angriffspunkte bietet. Wenn der Bund vom Recht des konzessionsgemäßen Rückkaufs Gebrauch macht, hält er sich genau an die Vorschriften der Konzessionen, die er seinerzeit den Bahngesellschaften erteilt hat; es war daher nicht abzusehen, daß dieses Vorgehen grundsätzlich angefochten werden könnte.

Überzeugend wird sodann nachgewiesen, daß der konzessionsgemäße Rückkauf auf dem Wege der Gesetzgebung durchgeführt werden kann, ohne daß eine Verfassungsrevision vorauszugehen hätte. Zu diesem Resultat führt der Wortlaut des maßgebenden Artikels 23 der Bundesverfassung, der den Bund zur Ausführung und Unterstützung öffentlicher Werke ermächtigt, wie insbesondere seine Entstehungsgeschichte. Aus den Protokollen der Tagsatzung, die die Bundesverfassung von 1848 entworfen hat, ergiebt sich klar, daß dieser Artikel sich ausdrücklich auch auf die Eisenbahnen bezieht.

Der Bundesrat beschränkt sich nun darauf, für einmal die Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen, der Jura-Simplon-Bahn, der schweizerischen Zentralbahn, der schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Gotthardbahn mit ihren Nebenlinien zu beantragen. Dieses Hauptbahnnetz muß allerdings ganz einbezogen werden, wenn die von der Verstaatlichung erwarteten Vorteile in vollem Umfange eintreten sollen; nur dann ist es möglich, die Verkehrsinteressen des ganzen Landes einheitlich zu ordnen.

Auch die erhofften Vorteile für den Bahnbetrieb sind nur bei der Zentralisation zu erreichen. Die technische Einheit ist gerade so notwendig für einen rationellen Betrieb, wie die Kostenersparnisse in der Hauptsache auf diese Zusammenfassung zurück-

Digitized by Google

zuführen sind; die Verstaatlichung eines einzelnen Bahnnetzes könnte nur als Einleitung zu einer umfassenden Aktion in Betracht kommen.

Die Hauptbahnen, die der Bund miteinander zu erwerben hat, vermitteln den großen internationalen Verkehr der Schweiz mit dem Ausland, sei es Durchgangs- oder Einfuhr- und Ausfuhrverkehr; sie bedienen aber mit einer Betriebslänge von 2748 km (im Jahre 1897) auch einen wesentlichen Teil der gesamten Schweiz, insbesondere die für Industrie, Handel und Gewerbe wichtigsten Punkte, sei es, daß sie diese direkt berühren oder den Anschluß durch bestehende Nebenbahnen vermitteln. Diese Hauptbahnen besitzen die Linien, die den Verkehr der Schweiz beherrschen und daher für ihre wirtschaftliche Zukunft von der größten Bedeutung sind.

Es kann keinerlei Bedenken erregen, diese Hauptbahnen einheitlich zu betreiben, da in andern Ländern weit größere Bahnnetze durch eine Direktion geleitet werden.

Daß in verkehrspolitischer Hinsicht die Gotthardbahn einen notwendigen Bestandteil eines einheitlichen schweizerischen Gesamtnetzes bildet, steht außer Zweifel; auch ihre besonderen Verhältnisse zu den Subventionsstaaten können keine begründeten Bedenken erregen. In den Bundesbeschlüssen vom 22. Oktober 1869 betreffend Genehmigung der von den Kantonen Tessin, Uri, Schwyz, Luzern und Zug der Gotthardbahn erteilten Konzessionen ist das Rückkaufsrecht des Bundes ausdrücklich gewahrt. Dieses Rückkaufsrecht ist ein souveränes Recht des Bundes und als solches unabhängig von der Zustimmung der Subventionsstaaten Deutschland und Italien, da diesen durch den Staatsvertrag vom 15. Oktober 1869 kein besonderes Recht zugesichert worden ist. Selbstverständlich muß aber der Bund als Eigentümer der Gotthardbahn bezüglich ihres Betriebes die Garantien erfüllen, die er durch Staatsvertrag sogar für die Privatbahngesellschaft übernommen hat. Auch die durch den Staatsvertrag begründeten Rechte der Subventionen bleiben vorbehalten, d. h. sie werden nach erfolgtem Rückkauf fortbestehen, sofern nicht ihnen gegenüber ein besonderer Auskauf stattfindet.

Da somit keine Bedenken staatsrechtlicher und völkerrechtlicher Natur gegen die Einbeziehung der Gotthardbahn in die Verstaatlichungsaktion sprechen, müssen die wichtigen volkswirtschaftlichen Gründe für sie bestimmend sein. Es ist nur zu bemerken, daß der nächste Kündigungstermin für die Gotthardbahn auf den 30. April 1904 und das Datum des Überganges auf den 1. Mai 1909 fällt, somit sechs Jahre später als bei den vier andern Hauptbahnen. Dieser Unterschied, der nur ein kurzes Übergangsstadium schafft,

Digitized by Google

kann nicht gegen Ausübung des Rückkaufsrechts sprechen; es ist zudem anzunehmen, daß über eine gleichzeitige Durchführung der Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen eine Verständigung möglich sein wird, wenn einmal die grundsätzliche Schlußnahme des Rückkaufs endgültig gefaßt wird.

Wenn der Bundesrat für einmal nur den Rückkauf der fünf Hauptbahnen beantragte, war er nicht der Ansicht, daß der Bund bei dieser Aktion für immer stehen bleiben soll. Die Durchführung der Verstaatlichung der Hauptbahnen bietet aber der Schwierigkeiten mehr als genug, und es wäre unklug, diese Aufgabe durch sofortige Einbeziehung von Nebenbahnen zu erschweren. Den Nebenbahnen wird auch aus dieser vorläufigen Beschränkung der Verstaatlichungsaktion kein Nachteil erwachsen; sie werden beim Bunde für die Anschluß- und Mitbenutzungsverhältnisse größeres Entgegenkommen finden, als bisher bei den Privatbahnen; auch in Tarifsachen wird ihnen die Staatsbahnverwaltung nicht unbillige Konkurrenz machen und sich die Regelungen zum Vorbild nehmen, wo etwa die Privatbahnen selbst schon haben Billigkeit walten lassen. Auch fällt in Betracht, daß der Bund als Eigentümer der Hauptbahnen den Betrieb anschließender Nebenbahnen zu günstigen Bedingungen übernehmen kann.

Das von der Bundesversammlung erlassene Gesetz stellt nun den allgemeinen Grundsatz auf, daß der Bund die schweizerischen Bahnen, die wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größeren Teiles derselben dienen, und deren Erwerbung ohne unverhältnismäßige Opfer erreichbar ist, für sich erwerben und unter dem Namen „Schweizerische Bundesbahnen“ für seine Rechnung betreiben wird. Die Ankündigung des konzessionsgemäßen Rückkaufes soll daher den genannten Hauptbahnen gegenüber auf den nächsten Rückkaufstermin, d. h. für die Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909 und für die andern in der Hauptsache schon auf den 1. Mai 1903 erfolgen. Während die Jura-Simplon-Bahn, die Zentralbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen und die Gotthardbahn mit all ihren Linien zufolge abgeschlossener Vereinbarungen je ein einheitliches Rückkaufsobjekt bilden, hat sich die Nordostbahn noch nicht entschließen können, zu einer Zusammenlegung ihrer Konzessionen Hand zu bieten, von der Annahme ausgehend, der Bund habe für die gut rentierenden Linien den kapitalisierten Reinertrag und für die andern mindestens die Anlagekosten zu vergüten. Der Bundesrat ist daher ermächtigt, falls eine Verständigung nicht noch möglich sein sollte, die Linien der Nordostbahn von der Rückkaufserklärung auszunehmen, deren

Digitized by Google

Erwerbung nur mit unverhältnismäßigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist. Wichtig ist die fernere Ermächtigung für den Bundesrat, mit Zustimmung der Bundesversammlung die Erwerbung der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen maßgebend sind. Diese Vorschrift wird namentlich Anwendung finden, wenn nach Annahme des Rückkaufsgesetzes die eine oder andere Bahngesellschaft wünschen sollte, vor dem Ablaufe der konzessionsgemäßen Frist die Übergabe an den Bund eintreten zu lassen.

Zur Beruhigung der an den Nebenbahnen interessierten Bevölkerung wurde der Bundesrat ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung auch andere dermalen bestehende Bahnen auf dem Wege der Verständigung zu erwerben, falls sie den oben genannten Voraussetzungen entsprechen. Dieser Erwerb kann stattfinden, ohne daß ein Bundesgesetz mit Referendumsvorbehalt zu erlassen ist, während für die Erwerbung anderer oder den Bau neuer Linien jeweilen ein besonderes Bundesgesetz gefordert wird. Als Nebenbahnen, die demgemäß zunächst an die Reihe der Verstaatlichung kommen werden, wurden namentlich ins Auge gefaßt die Neuenburger Jurabahn und die Linie Genf – Annemasse mit internationalen Anschlüssen, sodann wichtigere interne Zwischenbahnen wie Tößthalbahn, Emmenthalbahn usw. Vorgesehen ist ferner die Übernahme des Betriebes von Nebenbahnen durch den Bund, der günstige Bedingungen gewähren würde.

Die Redaktion dieser Bestimmungen zugunsten der Nebenbahnen war das Resultat langer Verhandlungen in der Bundesversammlung, bei denen die Interessenten möglichst klare Zusicherungen zugunsten der von ihnen vertretenen Landesteile forderten und ihre Zustimmung zum Rückkauf von deren Gewährung abhängig erklärten, während der Bundesrat mit Erfolg darauf hinwies, daß der Eingehung bestimmter Verpflichtungen sorgfältige Untersuchungen vorauszugehen hätten.

Über den Kaufpreis kann das Bundesgesetz keine Angaben enthalten, da lediglich auf die Bestimmungen der Konzessionen und der Bundesgesetzgebung Bezug genommen ist. Die grundlegende Bestimmung der Konzessionen, betreffend Ermittlung der Rückkaufsentschädigung ist, daß zum mindesten das ursprüngliche Anlagekapital zu vergüten sei, d. h. gemäß der Auslegung des Bundesrats die erstmaligen Anlagekosten der vorhandenen Anlagen und Ein-

Digitized by Google

richtungen mit Inbegriff der Anschaffungskosten für das Betriebsmaterial. Als Anlagekosten im Sinne der Konzession sind nur solche zu betrachten, die gemäß der bestehenden Bundesgesetzgebung (altes und neues Rechnungsgesetz von 1883 und 1896) mit Grund der Baurechnung belastet werden dürfen; auszuscheiden sind daher alle fiktiven Bilanzposten, wie Baukosten für untergegangene Objekte, Belastungen der Baurechnung mit Kursverlusten u. dgl. Insoweit die vorhandenen Bauobjekte im Zeitpunkte des Übergangs der Bahn an den Bund sich nicht in vollkommen befriedigendem Zustande befinden und der Minderwert nicht in einem vorhandenen Erneuerungsfonds Deckung findet, ist von der Rückkaufsentschädigung ein Abzug zu machen. Diese Forderung stützt sich auf den Wortlaut der Konzessionen, die eben diesen vollkommen befriedigenden Zustand verlangen, als billiges Äquivalent dafür, daß der Bund die vollen Anlagekosten auch dann zu vergüten hat, wenn der Reinertrag der Bahn nicht der landesüblichen Verzinsung gleich kommt. Der Bundesrat ist der Meinung, daß die Herstellung des vollkommen befriedigenden Zustandes nicht bloß Deckung des Minderwertes der vorhandenen Anlagen usw. verlangt, sondern daß auch solche Ergänzungsbauten, wie Bahnhofsumbauten, Erstellung von Doppelgleisen, Vermehrung des Rollmaterials usw. noch zu Lasten der Bahngesellschaft fallen, die beim Übergange an den Bund noch nicht ausgeführt sind, aber gemäß dem bereits vorhandenen Verkehrsbedürfnis schon hätten erstellt werden sollen. Dagegen anerkennt der Bundesrat, für den Anteil solcher Bauten aufkommen zu müssen, der auf nicht schon bestehende, sondern erst künftige Anforderungen des Betriebes berechnet sei. Diese von den Bahngesellschaften bestrittene Forderung wird allerdings im wesentlichen nur praktisch für die auf Grundlage des kapitalisierten Reinertrags zurückzukaufenden Bahnen, da alle Ausgaben für wirkliche Bauzwecke den Anlagekosten beigefügt werden dürfen und daher den auf Grund der letzteren zurückzukaufenden Bahnen ohne weiteres zu vergüten sind.

Die konzessionsgemäße Rückkaufsentschädigung ist höher als das ursprüngliche Anlagekapital, wenn der fünfundzwanzigfache Wert des durchschnittlichen Reinertrages der zehn Jahre, die der Rückkaufsankündigung unmittelbar vorangehen, den Betrag der Anlagekosten übersteigt. Auch über die Definition des Begriffes Reinertrag bestehen abweichende Ansichten. Soll als Basis der Rückkaufs-Rechnung das Resultat der Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft angenommen werden, womit im allgemeinen die bezahlten Dividenden die Grundlage der Ausrechnung würden, oder ist abzu-

Digitized by Google

stellen auf die Betriebsrechnung, auf den Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben? Der Bundesrat hält das letztere Verfahren für richtig: Da der Wortlaut der Konzessionen eine bestimmte Anleitung nicht gibt, muß auf den Sinn und die Absicht der betreffenden Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Bahngesellschaften zurückgegriffen werden. Billigerweise sollte nun ein Rückkaufswert ausbedungen werden, der dem Bunde oder den Kantonen die Übernahme der Bahn zu dem Preise sicherte, der gleich ist der Reineinnahme aus dem Eisenbahnbetrieb, d. h. aus der Besorgung des Transportgeschäftes. Daraus folgt, daß den Hauptfaktor der Rechnung die Betriebsrechnung im engern Sinne bilden muß. Dabei darf man allerdings nicht beim Rechnungsschema, das den Jahresrechnungen der Bahngesellschaften zugrunde liegt, stehen bleiben, da dies mit Rücksicht auf die Eisenbahnstatistik verschiedene Rechnungsposten in die Gewinn- und Verlustrechnung verwiesen hat, die der Natur der Sache nach in die Betriebsrechnung gehören, indem sie mit dem Eisenbahnbetrieb in unmittelbarem Zusammenhange stehen. Es sind dieses die Einlagen in die Erneuerungs- und Reservefonds, der größere Teil der sogenannten Verwendungen zu verschiedenen Zwecken, sowie gewisse Verwendungen zu Kapitaltilgungen.

Der Bundesrat hat daher aus den durchschnittlichen Jahresergebnissen eine Ertragsrechnung ausgeschieden, die die für den konzessionsgemäßen Rückkauf maßgebenden Posten der Gewinn- und Verlustrechnung in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaften enthält, die für den konzessionsgemäßen Rückkauf nicht in Betracht fallenden aber wegläßt. So sind z. B. Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues, des Rollmaterials und des Betriebsmobiliars eigentliche Betriebsausgaben und zwar nicht nur die für diesen Zweck in der Betriebsrechnung im engern Sinne enthaltenen Ausgaben, sondern auch die, die im Erneuerungsfonds verrechnet werden. Es genügt aber nicht, den Durchschnitt der zehn Betriebsjahre nach deren effektiven Ausgaben zu bemessen; mit Absicht oder aus Zufall können die wirklichen Ausgaben in den kritischen zehn Jahren tiefer gehalten sein, als eine ordnungsmäßige Regelung es verlangt. Dabei ist zu prüfen, ob die regulativgemäßen Normalausgaben richtig bemessen sind, was von vornherein bei den Bahnen nicht der Fall ist, die nur für einen Teil der Erneuerungen Fonds angelegt haben, z. B. nur für Oberbau oder nur für Rollmaterial. Sodann ist hervorzuheben, daß das neue Rechnungsgesetz grundsätzlich eine andere Konstruktion der Erneuerungsfonds in Aussicht nimmt als die bestehenden Regulative der Bahnverwaltungen. Wäh-

Digitized by Google

rend letztere lediglich eine Ausgleichung der für eine sachgemäße Erneuerung durchschnittlich erforderlichen Ausgaben für eine längere Periode durchführen wollen, haben laut Rechnungsgesetz die Erneuerungsfonds die Deckung für die vorhandene Abnutzung der Bahnanlagen usw. zu bilden, und zwar nicht nur für Oberbau und Rollmaterial, sondern auch für Mobiliar und Gerätschaften. Es ist einleuchtend, daß für Erreichung des Zweckes des Rechnungsgesetzes die Einlagen in die Erneuerungsfonds wesentlich höher berechnet werden müssen, als dieses für die beschränkten Ziele der Bahnverwaltungen der Fall war. Daher genügt es nicht, bloß die bisherigen effektiven Einlagen in die Erneuerungsfonds und die Entnahme daraus als Normalbedarf für Erneuerung in die Betriebsrechnung einzustellen, sondern es sind als Ergänzungseinlagen die Beträge beizufügen, die eine richtige Dotierung des Erneuerungsfonds während der zehnjährigen, für die Reinertragsberechnung maßgebenden Periode erfordert hätte. Es haben somit die sämtlichen Normaleinlagen in die Erneuerungsfonds, die bereits geleisteten Beträge und die erforderliche Ergänzung während der in Betracht fallenden Periode unter den Betriebsausgaben zu erscheinen, während anderseits zu den Zuschüssen, die die Erneuerungsfonds während der gleichen Zeit an die Erneuerungskosten geleistet haben, die Beiträge ergänzend beizufügen sind, die, bei richtiger Dotierung, den Fonds mehr hätten entnommen werden können.

In die Betriebsrechnung gehören dagegen alle Einnahmen und Ausgaben nicht, die nicht vom Eisenbahnbetrieb herrühren, sondern mit der Finanzverwaltung der Gesellschaft zusammenhängen. Richtig ist ja, daß für die Erstellung der Bahnen die erforderlichen Geldmittel beschafft werden müssen und für die Betriebsführung ein Betriebskapital vorhanden sein muß. Dieser Umstand rechtfertigt es aber nach Ansicht des Bundesrats nicht, daß die Rentabilität der Bahnunternehmung für die Bestimmung des Übernahmepreises von den Zufälligkeiten der Finanzgebahrung abhängig sein soll. Ein ganz anderes Finanzresultat ergiebt sich, je nachdem die Zinsen der konsolidierten Anleihen, die übernommenen Kursverluste und bezahlten Provisionen usw. hoch oder niedrig sind, je nachdem auf dem Wertpapierbesitz der Gesellschaft Gewinne oder Verluste zu verzeichnen sind. Diese Faktoren hängen jedoch mit dem Transportgeschäft nur in der ganz allgemeinen Beziehung zusammen, daß die Kreditfähigkeit der Gesellschaft und damit die Erzielung mehr oder weniger günstiger Anleihensbedingungen von der Rentabilität der Unternehmung beeinflußt wird. Ganz unabhängig von dieser Rücksicht auf die Betriebsergebnisse sind aber: Die Verschiedenheit

Digitized by Google

des Zinsfußes je nach dem Zeitpunkte, in dem Gelder beschafft werden mußten; die Dauer der Anleihen und die früher oder später eintretende Möglichkeit günstiger Konversionen. In dieser Hinsicht ist festzustellen, daß der Bund voraussichtlich zu bessern Bedingungen Geld erhalten wird als die Bahngesellschaften. Es wäre für ihn unvorteilhaft, einfach in die bestehenden Schuldverhältnisse einzutreten und sich diese zum Nennbetrage anrechnen zu lassen. Der Bund hat daher beim Rückkauf die bestehenden Anleihensschulden der Bahngesellschaften nicht ohne weiteres zu übernehmen; er ist berechtigt, den Rückkaufspreis der Gesellschaft einfach zur Verfügung zu stellen und den Aktionären zu überlassen, wie sie sich mit den Obligationären auseinandersetzen. Wenn sich daraus materielle Schwierigkeiten ergeben, daß die Anleihensdauer über den konzessionsgemäßen Rückkaufstermin hinausläuft, hat deren Konsequenzen die Gesellschaft zu tragen, die die Anleihensbedingungen festgesetzt hat, und nicht der Bund. Allerdings wird der Bund es dabei zweckmäßig finden, die Anleihen übernehmen zu können und sich den betreffenden Anteil der Rückkaufssumme nicht direkt beschaffen zu müssen; größer wird aber das Interesse der Aktionäre sein, für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen nicht eine lange Liquidationsperiode in Aussicht nehmen zu müssen, sondern den über Deckung der Obligationenschuld sich ergebenden Rest beförderlich verteilen zu können. Es ist daher vorauszusehen, daß sich eine Verständigung wird erzielen lassen, die die bestehenden konsolidierten Anleihen dem Bunde überträgt, aber zu den Bedingungen, die dem für den Bund maßgebenden Zinsfuß entsprechen.

Für die Rentabilität einer Bahn im Betriebe des Bundes ist es vollends gleichgültig, ob eine Verwaltung bei vorübergehender Anlage ihrer Gelder in Wertschriften Glück oder Unglück gehabt hat. Der bleibende Ertrag wird nicht besser und nicht schlechter wegen solcher vorübergehender Geschäfte, und es wäre ganz unrichtig, derartige Gewinne als Faktoren des konzessionsgemäßen Reinertrages zu behandeln. Das gleiche gilt von den Kontokorrentzinsen, den Provisionen auf den laufenden Geldgeschäften usw.; alle diese Einnahmen und Ausgaben sind von der Betriebsrechnung auszuschließen, als nicht vom Gange des Transportgeschäftes bedingt.

Während der zehnjährigen Rückkaufsperiode haben die Bahngesellschaften gemäß dem Rechnungsgesetz von 1883 und den Bilanzbereinigungen ganz erhebliche Summen dem Reinertrage zur Tilgung des Bilanzpostens zu amortisierende Verwendungen entnehmen müssen; um diese Beträge wurde der Dividendenbetrag der betreffenden Betriebsjahre gekürzt. Diese Ausgabeposten sind in die

Digitized by Google

konzessionsgemäße Ertragsrechnung nicht einzustellen. Nach dem Wortlaut der Konzessionen gehören zwar Beträge, die auf Abschreibungsrechnung getragen werden, in die Betriebsausgaben, und es liegt daher der Schluß nahe, daß die für Tilgung alter Verluste ausgegebenen Beträge unter die Betriebsausgaben aufzunehmen seien, und zwar ohne Unterschied alle 1888—1897 gemachten Ausgaben, aber auch nur diese. In dieser Beziehung ist nun eine Ausscheidung vorzunehmen. Ein Teil dieser alten Verluste betrifft Unkosten und Kursverluste auf Anleihen. Wenn nun die eigentliche Finanzrechnung von der Betriebsrechnung ausgeschieden wird, muß auch dieser Teil der alten Verluste für die Betriebsrechnung ohne weiteres außer Betracht fallen. Das gilt aber auch für die übrigen alten Verluste. Mit dem Betriebe der zehnjährigen Periode und dessen finanziellem Ergebnis stehen diese Verluste aus einer früheren Periode in keinem Zusammenhange; sie müssen nicht abgeschrieben werden wegen irgend eines Vorkommnisses beim Bahnbau oder Betrieb während der Zeit von 1888—1897. Die Bahn hat weder der Gesellschaft weniger abgeworfen, noch wird sie dem Bunde weniger Ertrag geben, weil aus dem Betriebsüberschuß gewisse Summen zur Tilgung von Verlusten verwendet wurden, die vor Beginn der maßgebenden zehnjährigen Periode gemacht worden sind. Andrerseits sind aber ganz in die Betriebsrechnung einzustellen die Beträge, die zur Abschreibung im Laufe der Jahre 1888—1897 reif geworden sind, weil die Neubauten usw., die sie veranlassen, in dieser Periode vorgenommen wurden. Dabei ist es gleichgültig, ob die Buchung jetzt schon durchgeführt wurde oder ob die betreffenden Beträge einfach den zu amortisierenden Verwendungen beigefügt worden sind. Der Entstehungsgrund für diese Abschreibungen, die Pflicht zur Abschreibung fällt eben in die kritische Periode.

Hervorzuheben sind noch die außerordentlichen Beiträge an die Hilfskassen. Sie müssen gemäß Bundesgesetz vom 28. Juni 1889 von den Bahngesellschaften geleistet werden, weil die Hilfskassen bei ihrer Gründung ungenügend ausgestattet worden sind; die Einlagen der Beamten und der Gesellschaften standen nicht im richtigen Verhältnisse zu den von den Kassen statutengemäß übernommenen Leistungen an Pensionen usw., sodaß nach korrekter versicherungstechnischer Berechnung das Deckungskapital nicht in vollem Umfange vorhanden ist und der Fehlbetrag durch außerordentliche Zuschüsse nach und nach beigebracht werden muß. Es ist nun sicher, daß die Beträge, die dazu dienen, zu geringe Einlagen während der zehnjährigen Rückkaufsperiode zu ergänzen, gerade so gut in die Betriebsrechnung einzustellen sind, wie die ordentlichen

Digitized by Google

Beiträge. Dagegen stehen die Defizite, die auf Mißrechnungen vor 1888 zurückzuführen sind, mit dem Ertrag der Betriebsrechnung von 1888—1897 nicht im Zusammenhang. Allerdings handelt es sich um Deckung eines effektiv vorhandenen Defizits zugunsten der ein besonderes Vermögensobjekt bildenden Hilfskasse; die letztere soll in Stand gesetzt werden, auch künftig den statutarischen Anforderungen gerecht zu werden, was nicht möglich wäre, wenn der Fonds nicht auf die versicherungstechnisch richtige Höhe gebracht würde. Dieser Zweck wird aber dadurch erreicht, daß die Bahngesellschaften auf den Zeitpunkt des Überganges der Bahnen an den Bund das Defizit der Hilfskasse vollständig zu decken haben, das fehlende Deckungskapital sich vom Rückkaufspreise abziehen lassen müssen.

Gestützt auf diese leitenden Grundsätze, über deren Anwendung auf Einzelfragen hier nicht zu sprechen ist, hat der Bundesrat eine schätzungsweise Berechnung der Rückkaufsentschädigungen vornehmen lassen. Da diese bis zum Zeitpunkt der Rückkaufsanmeldung und des Überganges der Bahnen an den Bund durchgeführt werden mußte, die endgültigen Rechnungsergebnisse aber nur bis Ende 1895 vorlagen, konnten diese Ausrechnungen nur annähernd sein; namentlich hat die Ermittlung der Minderwerte der vorhandenen Anlagen und Einrichtungen sowie der mutmaßlichen Bauausgaben zur Herstellung eines vollkommen befriedigenden Zustandes nur einen schätzungsweisen Charakter. Die Kritik ging daher von einer ganz unrichtigen Annahme aus, wenn sie die Berechnung des Bundesrats als Anerbieten an die Aktionäre der Eisenbahngesellschaften auffaßte.

Immerhin konnten die von einer besonderen Kommission anerkannter Sachverständiger begutachteten Erhebungen mit der Sicherheit vorgenommen werden, um zur Beurteilung der für den Bund aus dem Rückkaufe sich ergebenden finanziellen Konsequenzen ausreichende Orientierung zu gewähren. Deren Resultat ist, daß die Rückkaufsentschädigungen für die fünf Hauptbahnen zusammen 964 384 769 Frcs. betragen werden; dazu kommen der vom Bunde zu übernehmende Anteil an Ergänzungsanlagen mit 42 680 000 Frcs. und das zu beschaffende Betriebskapital mit 14 465 772 Frcs. Da der Bund mit größter Wahrscheinlichkeit das für die Rückkaufsoperation erforderliche Geld mindestens zu $3^1/_2\,\%$ erhalten wird, ist für die Verzinsung dieses Gesamtkapitals von 1 021 530 541 Frcs. und seine Tilgung ausschließlich des Betriebsmaterials und des Betriebskapitals innerhalb 60 Jahren ein jährlicher Betrag von 40 360 168 Frcs. erforderlich. Da der Reinertrag der Bundesbahnen im Betriebsbudget für das Jahr 1903 auf mindestens 42 468 250 Frcs.

Digitized by Google

geschätzt ist, verbleibt somit über Verzinsung und Tilgung hinaus ein Überschuß von 2 108 082 Frcs. Dazu ist zu bemerken, daß die Betriebseinnahmen auf Grundlage der bisherigen Ergebnisse mit ganz geringer Steigerung und die Betriebsausgaben ohne Berücksichtigung der zufolge der Vereinheitlichung des Betriebes zu erwartenden Ersparnisse berechnet sind. Mit größter Wahrscheinlichkeit werden somit die Überschüsse der Bundesbahnverwaltung wesentlich höher werden, als im Betriebsbudget des Bundesrats angenommen ist.

Bezüglich dieser Überschüsse bestimmt das Rückkaufsgesetz, daß 20 % so lange in einen Reservefonds zu legen sind, bis er mit Inbegriff der Zinsaufrechnung die Höhe von fünfzig Millionen Franken erreicht hat. Er ist heran zu ziehen, falls die ordentlichen Einnahmen, mit Inbegriff der Gewinnsaldovorträge, zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Tilgung nicht ausreichen. Die übrigen 80 % der Überschüsse sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise des Netzes der Nebenbahnen, zu verwenden. Die letztgenannte Verwendung ist selbstverständlich nicht so zu verstehen, daß die Anlagekosten für neue Bahnlinien den Überschüssen zu entnehmen seien; vielmehr werden diese nur in Anspruch zu nehmen sein, um für die erste Betriebsperiode solcher Nebenlinien Ausfälle auf der Verzinsung auf so lange zu decken, bis sie derart erstarkt sein werden, daß sie ihre Lasten selbst tragen können.

Hervorzuheben ist, daß das Rechnungswesen der Bundesbahnen vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten ist, um jede Inanspruchnahme der Überschüsse der Bundesbahnverwaltung zu andern als Bahnzwecken zu verhindern. Die Bundesbahnen sollen nicht zu fiskalischen Zwecken ausgebeutet werden, sondern ausschließlich den Verkehrsinteressen des Landes dienen.

Die für Erwerbung, Bau und Betrieb der Bundesbahnen erforderlichen Geldmittel sind durch Emission von Anleihen mit Ausgabe von innerhalb 60 Jahren zu amortisierenden Obligationen oder Rententiteln zu beschaffen. Unter Festhaltung des Grundsatzes der Tilgung innerhalb 60 Jahren kann auch eine andere Zahlungsart mit den Bahngesellschaften vereinbart werden. Die Genehmigung der Anleihensoperationen und des Tilgungsplanes bleibt der Bundesversammlung vorbehalten.

Mit dem Übergang der Bahnen an den Bund, der ohne Be-

Digitized by Google

obachtung der für den Eigentumsübergang sonst vorgeschriebenen Formen, auf den konzessionsgemäßen oder den vertraglich festgesetzten Termin stattfindet, erlöschen die Bestimmungen der Konzessionen. Vorbehalten bleiben nur etwaige darin enthaltene privatrechtliche Verpflichtungen zugunsten dritter, über die sich die Berechtigten ausschließlich mit den bisherigen Konzessionsinhabern auseinander zu setzen haben. Auf den Bund gehen nur solche konzessionsmäßige Verpflichtungen über, die mit dem Bestande und dem Betriebe der Bahn in unmittelbarem Zusammenhange stehen.

Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit. Diese Steuerfreiheit bestand bisher für alle von den Kantonen bis 1872 konzedierten Bahnen, war dagegen für die seit 1873 erteilten Konzessionen weggefallen. Vorbehalten bleibt nur die Steuerpflicht für Immobilien, die im Besitz der Bundesbahnen sind, ohne in notwendiger Beziehung zum Bahnbetrieb zu stehen. Die Entrichtung von Konzessionsgebühren an den Bund für den regelmäßigen periodischen Personentransport fällt weg.

Die jeweilige Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen findet auch auf die Bundesbahnen Anwendung, soweit die Voraussetzungen hierfür vorhanden sind. Es wird somit auch über den Betrieb der Bundesbahnen eine besondere Bundesaufsicht fortbestehen und es wird keineswegs jede Kontrolle wegfallen, wie die Gegner der Verstaatlichung behaupteten.

Der zweite Abschnitt des Gesetzes behandelt die Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen. Hier war die schwierige Aufgabe zu lösen, der Staatsbahnverwaltung eine möglichst selbständige Stellung in der Bundesverwaltung zu sichern, und damit der Gefahr zu begegnen, daß die umfassende und weitverzweigte Organisation in der Hand des Bundesrats ein politisches Werkzeug werde, andrerseits aber zu vermeiden, daß eine mächtige Bahnverwaltung einen Staat im Staate bilde, sodaß sich Konflikte zwischen dem Bundesrat und der Bahnverwaltung entwickeln könnten. Wenn auf der einen Seite der Eisenbahnbetrieb die tunlichste Konzentration aller Kräfte erfordert, um eisenbahntechnisch die besten Resultate zu erreichen, war andrerseits dessen Organismus der politischen Entwicklung der Schweiz gemäß zu gestalten, die jeder Bureaukratie widerstrebt und gebührende Berücksichtigung der kantonalen und lokalen Interessen fordert. Es waren daher diese widerstreitenden Gesichtspunkte nach Möglichkeit zu versöhnen und eine Form zu finden, die den eigenartigen politischen Anschauungen und Institutionen angepaßt ist. Auch in den Beratungen der Bundesversammlung nahm die Frage der Organisation großen Raum ein, zentralisti-

Digitized by Google

sche und förderalistische Strömungen bekämpften sich und führten schließlich zu einem Ausgleich, bei dem Bund und Kantone sich in den Einfluß auf die Bundesbahnen teilten.

Die Oberleitung der Bundesbahnen bleibt den politischen Bundesbehörden gewahrt. Die Genehmigung der Anleihensoperationen und des Tilgungsplans, die Gesetzgebung über Erwerbung und Bau von Eisenbahnen, die Genehmigung von Vereinbarungen, betreffend die Übernahme des Betriebes, die Festsetzung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung, der Erlaß eines Besoldungsgesetzes für die Beamten und Angestellten, die Genehmigung des Jahresbudgets und die Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts ist Sache der Bundesversammlung.

Dem Bundesrat steht neben der Antragstellung in allen der Bundesversammlung vorzulegenden Eisenbahnsachen die Wahl von 25 der 55 Mitglieder des Verwaltungsrats und von je 4 Mitgliedern der Kreiseisenbahnräte zu; er ernennt die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen; da er die Verantwortlichkeit auch für diesen Zweig der Bundesverwaltung trägt, wurde ihm diese Kompetenz trotz starker Beanstandung in den Räten zugestanden und dem Verwaltungsrate nur ein unverbindliches Vorschlagsrecht eingeräumt. Ihm kommt ferner zu die Genehmigung der Statuten der Pensions- und Hilfskassen für die Beamten und ständigen Angestellten und die Erlasse der erforderlichen Vorschriften für die Errichtung von Krankenkassen.

Die Geschäftsleitung der Bundesbahnen ist dagegen einer besondern Verwaltung übertragen, die folgende Organe umfaßt: An der Spitze der Organisation stehen für das gesamte Netz der Bundesbahnen der Verwaltungsrat und die Generaldirektion; ihnen sind untergeordnet die für die einzelnen Eisenbahnkreise funktionierenden Kreisdirektionen, denen die Kreiseisenbahnräte zur Seite stehen.

Während der Bundesrat vorgeschlagen hatte, das Bundesbahnnetz unter der einheitlichen Leitung einer in der Bundeshauptstadt Bern angesessenen Generaldirektion in drei Betriebskreise einzuteilen, vermehrte die Bundesversammlung deren Zahl auf fünf mit Sitz in Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen, um die Interessen der bisherigen Direktionssitze der Privatbahnen zu schonen. Die Umschreibung der Kreise ist dem Bundesrate vorbehalten und es wird möglich sein, eine rationelle Einteilung vom betriebstechnischen Standpunkte aus auch bei dieser Zahl der Kreise zu schaffen.

Der Verwaltungsrat zählt 55 Mitglieder, von denen 25 durch den Bundesrat, 25 durch die Kantone und Halbkantone und 5 durch

Digitized by Google

die Kreiseisenbahnräte aus ihrer Mitte ernannt werden. Wenn so auch den Kantonen ein sehr weitgehender Einfluß auf die Zusammensetzung dieses Kollegiums eingeräumt ist, so bildet der Verwaltungsrat doch eine einheitliche Behörde, die die Interessen des gesamten Landes wahren und über die Zersplitterung der lokalen Tendenzen hinaus sehen soll. Damit die Gefahr vermieden werde, daß politische Rücksichten die Oberhand erhalten, dürfen von den 25 vom Bundesrat gewählten Mitgliedern nur 9 der Bundesversammlung angehören; andrerseits hat der Bundesrat darauf zu achten, daß Landwirtschaft, Handel und Gewerbe eine angemessene Vertretung erhalten. Gemäß den Erklärungen in der Diskussion der Bundesversammlung wird auch das Bahnpersonal vertreten sein. Einer Anregung, den freiwilligen Verbänden der genannten Berufskreise ein Wahlrecht für ihre Vertreter im Verwaltungsrate einzuräumen, konnte aus konstitutionellen Gründen nicht entsprochen werden.

Der Geschäftskreis des Verwaltungsrats umfaßt in Anlehnung an die zur Zeit bei den Privatbahnen bestehenden Einrichtungen: die Aufsicht über die gesamte Verwaltung, die Feststellung des Entwurfs des Jahresbudgets, die Prüfung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes zu Händen des Bundesrats, die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und Güterklassifikation nebst den reglementarischen Bestimmungen im Rahmen des Tarifgesetzes, die Feststellung der Normen für die Fahrpläne, die Pachtung von fremden Bahnstrecken und die Verpachtung eigener, die Ratifikation von Vereinbarungen mit andern Transportunternehmungen über den gegenseitigen Verkehr, die Regelung von Konkurrenzverhältnissen und die gemeinschaftliche Benutzung von Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken; die Feststellung von Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau und das Rollmaterial; die Entscheidung über die Linienführung neuer Strecken und die Pläne für größere Bahnhofbauten, Umbauten und Ergänzungsbauten; die Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, die den Betrag von 500 000 Frcs. übersteigen und von Liegenschaftsankäufen, die sich nicht auf Bahnbauten beziehen, zum Kaufpreise von mehr als 200 000 Frcs., sowie von Liegenschaftsverkäufen im Werte von mehr als 50 000 Frcs.; das Vorschlagsrecht für die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion und Kreisdirektionen; die Ernennung der Abteilungsvorstände bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen und die Festsetzung ihrer Besoldungen; die Feststellung der allgemeinen Anstellungsbedingungen; die Aufstellung der Statuten für die Pensions- und Hilfskassen; die Prüfung der Vorschläge der Kreiseisenbahnräte, betreffend Verbesserungen im Betrieb; die Begutachtung von Abänderungen an der die

Digitized by Google

Bundesbahnen betreffenden Gesetzgebung und von Anregungen für den Bau neuer Linien.

Zur Vorberatung der zu behandelnden Geschäfte ernennt der Verwaltungsrat eine ständige Kommission, bestehend aus seinem Präsidenten und sechs bis zehn Mitgliedern; er ist auch berechtigt, besondere Kommissionen zur Vorberatung einzelner Geschäfte zu ernennen. Den Sitzungen des Verwaltungsrats wohnen die Mitglieder der Generaldirektion und die Präsidenten der Kreisdirektionen mit beratender Stimme bei.

Die eigentliche Geschäftsleitung ist der aus fünf bis sieben Mitgliedern bestehenden Generaldirektion übertragen. In ihren Geschäftskreis fallen daher insbesondere die Vertretung der Eisenbahnverwaltung nach außen; die Ernennung des ihr unmittelbar unterstehenden Personals und der Vorstände der Dienstabteilungen der Kreisdirektionen; die Aufstellung der Gehaltsnormen für das gesamte Personal und die Festsetzung der Gehalte für das von ihr ernannte; die Vorbereitung aller vom Verwaltungsrat zu behandelnden Geschäfte, mit Inbegriff von Jahresbudget, Jahresrechnung und Geschäftsbericht; das gesamte Tarifwesen und die Kontrolle der Betriebseinnahmen; das Reklamationswesen mit Ausnahme des den innern Verkehr der Bundesbahnen betreffenden; die Aufstellung der Fahrpläne; die Zentralwagenkontrolle; der Abschluß der Verträge, für die die Ratifikation des Verwaltungsrates vorbehalten ist; die Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen des Personals unter seiner Mitwirkung; der Abschluß der wichtigeren Lieferungsverträge, d. h. der für neues Transportmaterial, für Oberbaumaterial und für den Bezug von Brenn- und Schmiermaterialien für den Maschinendienst, während der Abschluß der Lieferungsverträge für den laufenden kleinern Bedarf den Kreisdirektionen überlassen ist; die Aufsicht über die Geschäftsführung der Kreisdirektionen und die Erteilung von Instruktionen an diese zur Herbeiführung der wünschbaren Einheitlichkeit und Übereinstimmung in der Verwaltung.

Die Geschäfte der Generaldirektion werden unter ihre Mitglieder nach Departements verteilt; die Organisation der Departements und die Zuweisung der verschiedenen Dienstabteilungen sind durch eine vom Bundesrat zu erlassende Vollziehungsverordnung geregelt.

Neben Verwaltungsrat und Generaldirektion nahm der Bundesrat einen einheitlichen Eisenbahnrat in Aussicht. Dieser sollte die Staatsbahnverwaltung mit weitern Kreisen in Verbindung bringen und namentlich auch den Kantonen eine Mitwirkung bei der Verwaltung sichern. Diese sollte nicht erreicht werden durch eine Ein-

Digitized by Google

mischung in die Geschäftsleitung, da der Eisenbahnbetrieb tunlichst rasch und einheitlich arbeiten muß und alle Hemmungen nach Möglichkeit fern zu halten sind, wohl aber durch Schaffung einer Behörde, die bei der Ernennung des Verwaltungsrats mitwirkt und durch Begutachtung der wichtigsten Eisenbahnfragen, namentlich in Tarif- und Fahrplansachen, ihren Einfluß geltend machen kann. Diese Behörde sollte aus der Wahl der Kantone hervorgehen, die auf je 50 000 Einwohner oder einen Bruchteil dieser Zahl ein Mitglied ernennen; damit wäre die unmittelbare Mitwirkung des Volkes und der Kantone bei Ernennung der Eisenbahnverwaltung gesichert und deren Abtrennung von der politischen Behörde, der Bundesversammlung, gegeben gewesen, insoweit eine solche Abtrennung konstitutionell überhaupt zulässig ist. Dieser einheitliche Eisenbahnrat beliebte aber der Bundesversammlung nicht. Der Ständerat fand diese Organisation zu zentralistisch und wollte die kantonalen und lokalen Interessen dadurch mehr berücksichtigen, daß in jedem Kreise ein besonderer Eisenbahnrat aufzustellen sei, dem die Funktionen eines Verwaltungsrats für das betreffende Gebiet zugefallen wären, unter anderem auch die Wahl der Kreisdirektionen. Im Verlaufe der Beratungen wurden die Kompetenzen dieser Kreiseisenbahnräte zwar wieder abgeschwächt, aber der Eisenbahnrat blieb beseitigt. Den Kreiseisenbahnräten wurde nun in erster Linie zugewiesen die Begutachtung aller das Eisenbahnwesen betreffenden wichtigeren Fragen, insbesondere des Fahrplan- und Tarifwesens zu Händen der für die Entscheidung zuständigen Behörden und zwar auf Anregung der Bundesbehörden, einer Kantonsregierung, des Verwaltungsrats, der organisierten Vertretungen von Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe, sowie anderer volkswirtschaftlicher Verbände oder aus der Mitte der Eisenbahnräte selbst. Damit wird die Begutachtung zu einer wesentlich einseitigen, und eine Ausgleichung der öfter widerstreitenden Interessen der verschiedenen Landesteile ist nicht mehr möglich, wie es bei gemeinsamer Beratung in einem einheitlichen Kollegium mit vorberatender ständiger Kommission der Fall gewesen wäre. Den Eisenbahnräten steht ferner zu die Genehmigung des auf den einzelnen Kreis bezüglichen Anteils an Budget, Jahresrechnung und den hierauf bezüglichen Berichten an die Generaldirektion; die Entscheidung über im Budget nicht vorgesehene Kredite, soweit die Gesamtsumme das jeweilige Jahresbudget nicht um mehr als 100 000 Frcs. übersteigt; die Genehmigung der vierteljährlichen Berichte der Kreisdirektionen über ihre Geschäftsführung.

Den Kreisdirektionen ist die Betriebsleitung im engern

Digitized by Google

Sinne, die Ausführung des Betriebsdienstes übertragen, die Unterhaltung der Bahn, die Ausführung von Ergänzungsbauten, soweit sie die Generaldirektion sich nicht vorbehält, und der Abschluß bestimmter Landerwerbs-, Bau- und Lieferungsverträge; die Bahnbewachung und Handhabung der Bahnpolizei; die Entwerfung der Fahrpläne zu Händen der Generaldirektion; der Fahrdienst; der Zugdienst; der Expeditionsdienst; der Werkstättenbetrieb; die Hauptmagazin- und Materialverwaltung, mit Ausnahme größerer Bestellungen; der Güterbestätterungsdienst; das Reklamationswesen für den internen Verkehr der Bundesbahnen; die Behandlung der Haftpflichtfälle; die Verpachtung und Vermietung von verfügbaren Liegenschaften und Bahnhofsrestaurationen; die Steuerangelegenheiten; die Erneuerung des ihr unterstellten Personals und die Festsetzung seiner Gehälter und Löhne innerhalb der Gehaltsnormen; die Begutachtung der ihr von der Generaldirektion überwiesenen Fragen, namentlich über Tarifverhältnisse, Gemeinschaftsverhältnisse und Verkehrsvereinbarungen mit anstoßenden Bahnen, und endlich die Entgegennahme von Wünschen und Begehren der Behörden und Privaten über Verhältnisse, die in den Geschäftskreis der Generaldirektion gehören, und Übermittlung an letztere.

Zur Erzielung der erforderlichen steten Fühlung zwischen der Generaldirektion und den Kreisdirektionen finden jährlich mindestens dreimal gemeinsame Sitzungen statt, zum Austausch der beim Bahnbetrieb gemachten Erfahrungen und zur Anregung von Verbesserungen. Die Ratifikation durch die Generaldirektion ist vorbehalten für Haftpflichtentschädigungen von mehr als 20 000 Frcs., für Bestätterungsverträge, für Liegenschaftsverkäufe und für Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten, Landerwerbung und Lieferungen, wenn die Vertragssumme mehr als 100 000 Frcs. beträgt.

Damit sind den Kreisdirektionen alle die Kompetenzen eingeräumt, die ihnen ohne Gefährdung der wünschbaren Einheitlichkeit des Betriebes überlassen werden konnten, und den verschiedenen Landesgegenden ist die Möglichkeit gewahrt, durch Vermittlung der ihnen örtlich zunächst stehenden Behörden mit der Verwaltung der Bundesbahnen in Verbindung zu treten.

Wenn diese Organisation im ganzen überblickt wird, muß zugestanden werden, daß den Begehren nach tunlichster Dezentralisation in weitgehendem Maße entsprochen worden ist. Nur so konnte die Mitwirkung der Westschweiz und eines Teiles der konservativen Partei der Mittel- und Ostschweiz für die Verstaatlichungsaktion gewonnen werden. Immerhin sind die Kompetenzen der Zentralbehörden, Bundesversammlung, Bundesrat, Verwaltungsrat und

Digitized by Google

Generaldirektion, derart bemessen, daß bei tüchtiger Besetzung die Bundesbahnverwaltung Ersprießliches leisten kann. Ein weiteres Entgegenkommen gegenüber den förderalistischen Tendenzen hätte dagegen zu einer förmlichen Desorganisation der Betriebsleitung führen müssen.

In den allgemeinen Bestimmungen wird vorgeschrieben, daß die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen in der Regel Schweizerbürger sein sollen, und daß ihre Amtsdauer drei Jahre beträgt in Übereinstimmung mit der der übrigen Bundesbeamten. Nur die Amtsdauer der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen ist ausnahmsweise auf sechs Jahre normiert. Alle Beamten können durch motivierten Beschluß der Behörde, die sie ernannt hat, abberufen werden. Durch ein besonderes Bundesgesetz sind die Besoldungen festzusetzen und durch eine vom Bundesrat zu erlassende Vollziehungsverordnung das Rechnungswesen, die Disziplinarbefugnisse und das Freikartenwesen zu ordnen. Der Bund hat für Ausbildung des Personals der Bundesbahnen zu sorgen. Für die Beamten und ständigen Angestellten ist eine Pensions- und Hilfskasse zu errichten, zu deren Dotierung die Eisenbahnbetriebskasse mindestens die Hälfte der Gesamteinlagen zu leisten hat. Deren Statuten werden vom Verwaltungsrate aufgestellt, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat. Bestehende Pensions- und Hilfskassen können nach dem Ermessen des Bundesrats auf bisheriger Grundlage und unter voller Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder weitergeführt werden. Auch die Errichtung von Krankenkassen für das Arbeiterpersonal ist vorgesehen. Es ist somit für den Fortbestand und die Weiterentwicklung der zugunsten des Personals von den Privatbahnen eingeführten Wohlfahrtseinrichtungen gesorgt.

Die Übergangsbestimmungen treffen die nötigen Festsetzungen für den Fall, daß nicht alle Hauptbahnen gleichzeitig verstaatlicht werden. Dann erfolgt die Bildung von Eisenbahnkreisen nach Maßgabe der allmählichen Gestaltung des Bundesbahnnetzes; solange es nur geringen Umfang hat, kann von besonderen Eisenbahnkreisen Umgang genommen und die gesamte Geschäftsführung der Generaldirektion übertragen werden.

Zur Beruhigung der interessierten Landesgegenden wird sodann der Alpenbahnfrage noch besondere Beachtung geschenkt. Vor allem wollte die Westschweiz Garantie dafür besitzen, daß die Verstaatlichung der Gotthardbahn nicht einen ungünstigen Einfluß auf die Ausführung des Simplonunternehmens ausübe. Die Bestrebungen für Ausführung dieses Alpendurchstiches sind in neuerer

Digitized by Google

Zeit ihrem Ziele wesentlich näher gerückt. Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien vom 25. November 1895, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von Brieg nach Domodossola hat die staatlichen Beziehungen geordnet, die Konzessionen für das Gebiet beider Staaten sind der Jura-Simplon-Bahn erteilt, und es ist alle Aussicht vorhanden, daß die im Staatsvertrage vorgeschenen Beihilfen von den schweizerischen und italienischen Interessenten geleistet werden. Durch das Rückkaufsgesetz ist nun der Bund verpflichtet worden, im Falle des Rückkaufs als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn den Simplondurchstich auch seinerseits auszuführen, wenn die bedungenen Subventionen geleistet werden.

Ebenso wurde die schon im Eisenbahngesetz von 1872 enthaltene Verpflichtung des Bundes, die Bestrebungen für den Bau einer Alpenbahn im Osten der Schweiz zu fördern, ausdrücklich bestätigt und der Fortbestand der unter Voraussetzung des konzessionsgemäßen Rückkaufs der Vereinigten Schweizerbahnen bezüglich der Übernahme der Toggenburgerbahn und der Erbauung einer Rickenbahn übernommenen Verbindlichkeiten auch für den Fall zugesichert, daß die Vereinigten Schweizerbahnen vor dem nächsten Rückkaufstermin freihändig angekauft werden sollten.

Durch diese Übergangsbestimmungen ist klar gestellt, daß den besondern Bahninteressen im Westen und Osten der Schweiz durch den Rückkauf der Hauptbahnen keinerlei Eintrag geschehen soll.

Die Volksabstimmung über das Rückkaufsgesetz, das in seinen wesentlichen Grundzügen dargestellt worden ist, hat am 20. Februar 1898 stattgefunden; mit der überwältigenden Mehrheit von 386 634 gegen 182 718 Stimmen ist nach vorausgegangenem heftigen Kampfe, der in der Presse und in Volksversammlungen von beiden Seiten mit aller Energie geführt wurde, die Annahme des Gesetzes erfolgt. Die Schweiz hat mit vollem Bewußtsein den Boden des Privatbahnsystems verlassen und sich dem Staatsbetrieb zugewandt; es steht außer Zweifel, daß der Übernahme der Hauptbahnen durch den Bund in kürzerer Zeit der Anschluß der wichtigeren Nebenbahnen folgen wird. Wir schließen mit dem Wunsche, es mögen sich die Hoffnungen erfüllen, die auf den Übergang dieses wichtigsten Verkehrsmittels in die feste Hand des Bundes gesetzt werden, und es möge mit dem Anfange des zwanzigsten Jahrhunderts unter tätiger Mitwirkung der Bundesbahnen eine Periode neuen volkswirtschaftlichen Aufschwunges für die Eidgenossenschaft beginnen.

Digitized by Google

Die Durchführung der Verstaatlichung in der Schweiz.

Von

Placid Weißenbach

Präsident der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen in Bern.

Digitized by Google

Sonderabdruck

aus „Archiv für Eisenbahnwesen", Jahrgang 1904 u. 1905.

Digitized by Google

Ankündigung des Rückkaufes.

Sofort nach Annahme des Rückkaufsgesetzes durch das Schweizervolk in der Abstimmung vom 20. Februar 1898 hat das eidgenössische Eisenbahndepartement mit den Vorbereitungen für die Durchführung der Verstaatlichung begonnen. Dieselbe beschränkte sich zunächst auf das Netz von vier Hauptbahnen, der Jura-Simplon-Bahn, der Schweizerischen Zentralbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, mit dem Rückkaufstermin des 1. Mai 1903; die Gotthardbahn kann laut Konzession erst auf den 1. Mai 1909 zurückgekauft werden. Da der Rückkauf laut gesetzlicher Vorschrift gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes und der Konzessionen zu erfolgen hatte, mußte vorerst darauf Bedacht genommen werden, die Ankündigung des Rückkaufs innerhalb der konzessionsgemäßen Fristen rechtzeitig vorzunehmen. Der erste Termin betraf Teilstrecken der Schweizerischen Nordostbahn; gerade bei dieser Gesellschaft bestand die Schwierigkeit, daß ihre Konzessionen nicht zusammengelegt worden waren. Für jedes Teilstück mußte somit besondere Rechnungsstellung erfolgen, welche das Ergebnis hatte, daß bei den einen der kapitalisierte Reinertrag größer war, als das Anlagekapital, bei anderen das umgekehrte Verhältnis eintrat. Bei einer solchen getrennten Rechnung hätte der Bund viel mehr bezahlen müssen, als die Nordostbahn im ganzen wert war. Um nicht der Ausbeutung dieses Verhältnisses durch die Gesellschaftsbehörden ausgesetzt zu sein, hatte das Rückkaufsgesetz den Bundesrat ermächtigt, sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für ihr Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar sei, diejenigen unter besondern Konzessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung auszunehmen, deren Erwerbung nur mit unverhältnismäßigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich sei. Der Bundesrat mußte seine Entscheidung vor dem 25. Februar 1898 treffen, da dieser Tag der konzessionsgemäße Termin für die Linien Winterthur—Etzwilen—Ramsen, Etzwilen—Kon-

Digitized by Google

stanz und Emmishofen—Kreuzlingen war. Schon am 22. Februar 1898 beschloß er, daß er die von der Nordostbahn eingereichten, nach Teilstrecken getrennten Rechnungsstellungen über den Reinertrag und das Anlagekapital ihrer Linien nicht als richtig anerkennen könne, sondern bis Ende 1898 für jede einzelne Bahnstrecke, für die eine besondere Konzession bestehe, die Einreichung neuer Ertragsrechnungen verlangen müsse, die die wirklichen Einnahmen und Ausgaben der betreffenden Bahnstrecken enthalten müßten. Von einer Zwangszusammenlegung der einzelnen Linien der Nordostbahn werde Abstand genommen, obwohl der Bundesrat sich für berechtigt erachte, gemäß den Bestimmungen des Rechnungsgesetzes von 1896 eine solche Zusammenlegung zu verfügen. Dagegen wurde die Ankündigung des Rückkaufes auf 11 Linien der Nordostbahn beschränkt und für 10 Linien auf denselben verzichtet. Die Auswahl der Linien war durch eine eingehende Beurteilung ihrer verkehrspolitischen Bedeutung und ihres finanziellen Wertes in einem Berichte des Eisenbahndepartements vom 21. Februar 1898 begründet worden.[1])

Die Ankündigung des konzessionsgemäßen Rückkaufes erfolgte sodann für das gesamte Netz der Schweizerischen Zentralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen mit Beschluß des Bundesrates vom 19. April 1898, für den Anteil der Einwohnergemeinde Bremgarten an der kleinen Zweigbahn Wohlen—Bremgarten, bei welcher die Zentralbahn und die Nordostbahn Miteigentümer waren, mit Beschluß vom 17. April 1900 und für das im Betriebe befindliche Bahnnetz der Jura-Simplon-Bahn ebenfalls mit Beschluß vom 17. April 1900. Bei den letztgenannten Bahnen mußte nämlich der Rückkauf erst drei Jahre vor dem Übergangstermin angemeldet werden. Bei der Jura-Simplon-Bahn war zu berücksichtigen, daß durch besondere Verständigung mit der Gesellschaft im Jahre 1898 der Bund sich vorbehalten hatte, am 1. Mai 1903 nur die im Betriebe stehenden Linien derselben zu übernehmen, den Simplontunnel dagegen erst am Zeitpunkt der Bauvollendung. Die Anmeldung des Rückkaufes der Gotthardbahn zum 1. Mai 1909 erfolgte erst mit Bundesratsbeschluß vom 26. Februar 1904.

Waren somit alle erforderlichen formellen Vorkehrungen getroffen, um den konzessionsgemäßen Rückkauf durchzuführen, so bestand doch beim Bunde wie bei den Bahnverwaltungen von Anfang an die Absicht, die durch die Kündigung betroffenen Bahnnetze wenn möglich auf dem Wege des freihändigen Ankaufes zu erwerben; diese Möglichkeit war schon im Rückkaufsgesetze be-

[1]) Schweizerisches Bundesblatt 1898. I.

Digitized by Google

rücksichtigt, indem der Bundesrat ermächtigt wurde, mit Zustimmung der Bundesversammlung, somit unter Ausschluß einer allfälligen Volksabstimmung, die Erwerbung der Bahnen freihändig vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen maßgebend sein sollten.

Vor Einleitung solcher Verhandlungen war jedoch der Ausgang der vor dem schweizerischen Bundesgerichte schwebenden Prozesse abzuwarten, welche zwischen dem Bundesrat und den Bahnverwaltungen über die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und des Anlagekapitales geführt wurden. Der Bundesrat hatte nämlich durch Beschlüsse vom 3., 16. und 23. Dezember 1897 und vom 11. Januar 1898 auf Grundlage des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896[1]) grundsätzlich festgestellt, wie Reinertrag und Anlagekapital für die Zentralbahn, die Nordostbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen, die Jura-Simplon-Bahn und die Gotthardbahn zu berechnen seien. Diese Beschlüsse lauteten im wesentlichen für alle Bahnen gleich. Wir teilen daher als Anlage 1[2]) nur den die Zentralbahn betreffenden mit.

Diese Beschlüsse des Bundesrates wurden von den Bahngesellschaften nicht anerkannt und die Entscheidung des Bundesgerichtes angerufen. Die Urteile dieses Gerichts erfolgten in Sachen gegen die Zentralbahn am 18./21. Januar 1899 und in Sachen gegen die Nordostbahn am 18./19. Juli 1899; sie waren auch für die anderen Bahngesellschaften maßgebend, indem alle grundsätzlichen Differenzen entschieden wurden, im erstgenannten Urteil bezüglich des Reinertrages, im zweiten bezüglich des Anlagekapitals. Nicht entschiedene Einzelfragen wurden gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplon-Bahn durch Verständigung vor dem Instruktionsrichter des Bundesgerichtes im Mai 1899 erledigt; für die Gotthardbahn dagegen wurde noch ein Spruch des Bundesgerichtes über einzelne Punkte am 25. Juni 1901 erlassen.

Das Bundesgericht stellte in eingehender Begründung fest, daß für die Ermittlung des Rückkaufspreises nur die Bestimmungen der Konzessionen maßgebend seien, und daß Vorschriften des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896, insoweit sie den Konzessionen widersprechen würden, nicht Anwendung finden dürften, dagegen materiell zu schützen seien, insofern sie den Vorschriften des Obli-

[1]) S. Seite 50.
[2]) S. Seite 141 ff.

Digitized by Google

gationenrechtes und an sich richtigen Rechnungsgrundsätzen entsprechen. Mit Rücksicht auf die große Wichtigkeit dieser Urteile teilen wir ihren wesentlichen Inhalt als Anlage 2[1]) mit.

Freihändiger Ankauf der Hauptbahnen.

Nachdem die rechtliche Grundlage für die Durchführung der Verstaatlichung auf Grund der Konzessionen gewonnen war, konnte der Versuch gemacht werden, auf dem Wege freier Verständigung in den Besitz der Hauptbahnen zu gelangen. Eine solche Vereinbarung hatte für beide Teile den großen Vorteil, die unveränderte Übernahme der Obligationenschuld der Privatbahnen durch den Bund zu ermöglichen und eine Reihe schwieriger Auseinandersetzungen und Rechtsstreite zu vermeiden. Der unveränderte Übergang der konsolidierten Obligationen lag auch im volkswirtschaftlichen Interesse der Schweiz, indem eine Erschütterung des Geldmarktes zu befürchten war, falls die vielen Millionen konsolidierter Anleihen der Bahnen hätten zurückbezahlt werden müssen. Letzteres war allerdings auch für den Fall des konzessionsgemäßen Rückkaufs unwahrscheinlich; ein Rechtsgutachten der bewährten Juristen Professor Laband in Straßburg und Professor Dr. Eugen Huber in Bern hatte sich dahin ausgesprochen, daß die Obligationengläubiger kein Recht hätten, die Rückzahlung der Obligationen vor Ablauf der in den Titeln bestimmten jeweiligen Anleihensdauer zu beanspruchen. Immerhin war die Frage bestritten.

Die ersten Verhandlungen wurden mit der Verwaltung der Schweizerischen Zentralbahn geführt; die Verhältnisse dieser Gesellschaft waren die einfachsten, da deren verschiedene Konzessionen schon durch Übereinkunft vom 1. Oktober 1889/10. Januar 1890, genehmigt durch Bundesbeschluß vom 22. Dezember 1893, für den Fall des Rückkaufs zusammengelegt worden waren. Vorerst waren die auf Grundlage des bundesgerichtlichen Urteils berichtigten konzessionsgemäßen Reinertragsrechnungen für die maßgebende Periode der Jahre 1888/97 durchzuführen. Dieselben wurden geprüft, die eine weitere Aufklärung erfordernden Punkte eingehend erörtert, und schließlich für den Fall einer gütlichen Verständigung eine Summe von 7 782 705 Frcs. als durchschnittlicher konzessionsgemäßer Reinertrag der Jahre 1888/97 von beiden Teilen anerkannt. Dabei konnte von einer Erhöhung der Betriebsausgaben durch Er-

[1]) S. Seite 145 ff.

Digitized by Google

gänzungseinlagen in den Erneuerungsfonds Abstand genommen werden, da bei der Zentralbahn die Differenz zwischen den effektiven Einlagen und den Forderungen des Rechnungsgesetzes verhältnismäßig nicht erheblich war. Bei diesem Anlaß fanden auch vertrauliche Besprechungen über einen freihändigen Ankauf der Zentralbahnunternehmung statt.

Voraussetzung der Verhandlungen war, daß der Bund nicht nur die konzessionsgemäßen Rückkaufsobjekte, die Eisenbahnlinien mit dem Material, den Gebäulichkeiten und den dazu gehörenden Vorräten, sondern sämtliche Aktiven und Passiven der Zentralbahngesellschaft übernehme, und zwar nicht erst zum 1. Mai 1903, sondern zu einem früheren Termin. Die Verhandlungen führten im Jahre 1899 zu keinem Abschluß, da die Forderungen der Zentralbahn mit Rücksicht auf die damaligen Geldverhältnisse zu hoch erschienen. Die Verhandlungen wurden im Jahre 1900 wieder aufgenommen; inzwischen hatten sich die Zinsverhältnisse verschlechtert, und es war ein Herabgehen des Zinsfußes nicht sobald zu erwarten. Das Ergebnis der neuen Erörterungen war, daß die Aktionäre der Zentralbahngesellschaft sich bereit erklärten, die gesamte Zentralbahnunternehmung mit Aktiven und Passiven auf den 1. Januar 1901 dem Bunde abzutreten gegen eine jährliche Rente von 30 Frcs. für die Aktie, seitens des Gläubigers unkündbar, für den Bund auf 20 Jahre fest und nachher nach seinem freien Ermessen ablösbar gegen eine Summe von 750 Frcs.

Diese Grundlage erschien annehmbar. Für die Schätzung des Wertes einer Zentralbahnaktie war als Hauptfaktor der konzessionsgemäße Reinertrag der Jahre 1888/97 maßgebend, wie er schon 1899 ermittelt worden war, d. h. der fünfundzwanzigfache Betrag von 7 782 705 Frcs. = 194 567 625 Frcs. Ein erheblich höherer Betrag würde sich ergeben haben, wenn die 10 Jahre 1890/99 maßgebend gewesen wären, nämlich: 206 488 250 Frcs.

Gegenüber diesem kapitalisierten Reinertrage hatte das Anlagekapital auf Ende 1899 nur betragen:

Baukonto der Zentralbahn	137 141 939 Frcs.
Beteiligung an anderen Bahnunternehmungen (Bötzbergbahn, Aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten)	21 190 000 „
	158 331 939 Frcs.

Für die Berechnung des Wertes der übrigen Aktiven und Passiven der Zentralbahnunternehmung wurde von der Bilanz auf Ende 1899 ausgegangen.

Digitized by Google

Von den Aktiven waren konzessionsgemäße Rückkaufsobjekte das Baukonto und die Beteiligung an anderen Bahnunternehmungen, ferner von den Materialvorräten der Vorrat, der zur Aufrechterhaltung und Sicherung eines regelmäßigen Betriebes stets vorhanden sein muß. Dieser Vorrat, der als Zubehör unentgeltlich überzugehen hatte, wurde veranschlagt zu 1 057 100 Frcs., so daß statt der in der Bilanz aufgeführten 2 621 500 Frcs. nur noch besonders zu vergüten waren 1 564 400 Frcs. Der Posten zu amortisierende Verwendungen blieb ohne weiteres außer Betracht, da er keinen Wert darstellt.

Die verfügbaren Mittel der Bilanz, d. h. Kasse, Wechsel, Bankguthaben, Wertschriften, entbehrliche (nicht zur Bahnanlage gehörende) Liegenschaften und verschiedene Debitoren gehören dagegen, mit Ausnahme des soeben besprochenen Teiles der Materialvorräte, nicht zu den konzessionsgemäßen Rückkaufsobjekten und mußten daher im Gesamtbetrage von 22 681 990 Frcs. besonders vergütet werden.

Da die Übergabe der Aktiven und Passiven erst Ende 1900 erfolgte, vermehrten sich bis dahin die Aktiven ferner noch um die obligatorischen Rücklagen aus dem Betriebsüberschusse des Jahres 1900, die Amortisationsquote laut Tilgungsplan der Bilanzbereinigung, den außerordentlichen Beitrag an die Hilfskasse und die Einlage in den Reservefonds, zusammen 1 307 745 Frcs, womit sich die Gesamtsumme der Aktiven auf 23 989 735 Frcs. stellte.

Von den Passiven der Bilanz kamen das Gesellschaftskapital und die Spezialfonds nicht in Betracht. Dagegen waren zu berücksichtigen die konsolidierten Anleihen mit 119 492 000 Frcs., die schwebenden Schulden mit 15 127 483 Frcs. und der den verfügbaren Mitteln zu entnehmende, den Aktionären zugehörige Aktivsaldo des Jahres 1899 mit 5 653 277 Frcs. Zu diesen Passiven der Bilanz (140 272 760 Frcs.) kam das in der Bilanz nicht enthaltene versicherungstechnische Defizit der Hilfskasse der Beamten und Angestellten; da diese Kasse vom Bunde übernommen wurde, war er berechtigt, das Defizit in Abzug zu bringen und zwar in dem auf Ende 1899 ermittelten Betrag von 1 378 100 Frcs., zusammen 141 650 860 Frcs.

Der Überschuß der Passiven über die Aktiven, welcher von der konzessionsgemäßen Rückkaufsentschädigung im Betrage von 194 567 625 Frcs. abzuziehen war, beträgt somit 117 661 125 Frcs. und es verblieben 76 906 500 Frcs.

Hiervon waren nun noch die Summen in Abzug zu bringen, welche erforderlich waren, um die Zentralbahn in den vollkommen

Digitized by Google

befriedigenden Zustand zu setzen, welcher laut den Rückkaufsbestimmungen der Konzession bei deren Übergabe an den Bund vorhanden sein muß. Diese Abzüge gründeten sich einmal darauf, daß die Differenz zwischen dem wirklichen Werte und dem Werte eines vollkommen befriedigenden Zustandes der vorhandenen Rückkaufsobjekte, seien dieselben im Erneuerungsfonds berücksichtigt oder nicht, dem Bunde bei der Übergabe der Bahn zu vergüten war. Sodann wurde verlangt, daß dem Bunde die Baukosten zu ersetzen seien, die für die Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen, für die Anlage von Doppelgleisen, für die Vermehrung des Rollmaterials usw. noch auszugeben waren, um die Bahn in vollkommen befriedigenden Zustand zu setzen. Dabei war allerdings ein entsprechender Anteil dieser Baukosten in Abrechnung zu bringen, der auf Anlagen fällt, die von anderen Bahnen mitbenützt werden, oder der für künftige Verkehrsbedürfnisse aufgewendet ist. Dieser auf den Bund fallende Anteil an den künftigen Bauverwendungen war in der Rückkaufsbotschaft vom 25. März 1897 auf 11 825 000 Frcs. geschätzt worden, dagegen waren die Abzüge für die Zentralbahn berechnet auf 13 636 604 Frcs. für materiellen Minderwert der vorhandenen Rückkaufsobjekte und auf 15 301 106 Frcs. für nicht vorhandene Anlagen und Objekte.

Bekanntlich haben die Bahnverwaltungen die Berechtigung dieser Abzüge entschieden bestritten. Sie behaupteten, daß die Konzessionen nur einen vollkommen betriebsfähigen Zustand verlangen, ein solcher sei aber unbestreitbar vorhanden, jedenfalls seien die geltendgemachten Abzüge viel zu hoch; der Minderwert sei übertrieben hoch geschätzt und die meisten verlangten Erweiterungen seien viel eher auf ein künftiges Verkehrsbedürfnis als auf ein schon heute vorhandenes berechnet. Zudem sei die Zentralbahn berechtigt, die Kosten für solche Anlagen zu kompensieren, die für künftige Anforderungen des Verkehrs bereits hergestellt seien, wie der Unterbau für ein zweites Gleis der Gäubahn, über den derzeitigen Bedarf hinausgehende Bahnhofserweiterungen u. dgl. Das Bundesgericht hatte es abgelehnt, über diese Streitfrage grundsätzlich zu entscheiden, und hatte die Erledigung der Differenz dem zweiten, zivilrechtlichen Verfahren vorbehalten. Daher konnte eine absolute Sicherheit über eine noch ausstehende gerichtliche Entscheidung, die zudem zum erheblichen Teil sachverständige Gutachten notwendig machte, nicht bestehen. Für den Fall einer gütlichen Verständigung glaubte daher der Bundesrat eine gewisse Verminderung der Abzüge zugestehen zu sollen.

Seit Ende 1895, auf welchen Zeitpunkt sich die Schätzungen

Digitized by Google

der Rückkaufsbotschaft beziehen, hatte die Zentralbahn ferner für Erweiterungsbauten, Doppelgleise und Rollmaterialanschaffungen auf Baukonto bis Ende 1899 12 844 383 Frcs. ausgegeben. Wenn diese bereits gemachten Bauverwendungen von der Gesamtsumme der Abzüge von 28 937 710 Frcs. abgezogen wurden, verblieben 16 093 327 Frcs., welche mit Rücksicht auf die oben entwickelten Gründe noch um ungefähr ein Viertel der Gesamtabzüge herabgesetzt wurden, so daß Abzüge verblieben im Betrage von 9 597 522 Frcs. Somit ergab sich eine Rückkaufsentschädigung von 67 308 978 Frcs.

Da die Bahn schon am 1. Januar 1901 an den Bund übergehen sollte, hatten die Aktionäre noch Anspruch auf die voraussichtliche Differenz zwischen dem Reingewinn der $2^1/_3$ Jahre vom 1. Januar 1901 bis 30. April 1903 und der vom Bunde zu vergütenden Rente, welche auf 7 691 648 Frcs. geschätzt wurde, so daß sich eine Rückkaufsumme von 75 Mill. Frcs. oder auf die Aktie ein Betrag von 750 Frcs. ergab.

Der Bundesrat war der Ansicht, daß ein Kaufpreis von 750 Frcs. für die Aktie annehmbar und bei Annahme einer Verzinsung zu 4 % somit die Auszahlung einer Rente von 30 Frcs. für die Aktie begründet sei. Bei einer solchen Rente werde das Betriebsergebnis der Zentralbahn immerhin einen bedeutenden Überschuß zu Gunsten der Bundesbahnen abwerfen; der konzessionsgemäße Reinertrag der Zentralbahn habe seit 1888 im Durchschnitt eine wesentliche Steigerung erfahren; derselbe betrug 1888/97 7 782 705 Frcs., 1888/99 8 188 268 Frcs. und 1890/99 8 259 530 Frcs. Noch erheblicher war die Steigerung des Überschusses der Gewinn- und Verlustrechnung; derselbe ergab zur Verfügung der Aktionäre im Durchschnitt 1888/97 2 903 441 Frcs., 1888/99 3 259 384 Frcs. und 1890/99 3 282 721 Frcs. Für den Bund waren jedoch nicht die genannten, zur Verteilung an die Aktionäre zur Verfügung stehenden Beträge maßgebend, sondern es waren hinzuzufügen die obligatorischen Rücklagen zur Tilgung der aus frühern Jahren herrührenden Verluste, d. h. die Tilgung der zu amortisierenden Verwendungen und des Defizites der Hilfskasse, und ferner die Einlagen in den Reservefonds. Mit Hinzurechnung dieser Beträge betrug der Überschuß im Durchschnitt 1888/97 3 834 130 Frcs., 1888/99 4 239 349 Frcs. und 1890/99 4 289 328 Frcs. Die Mittel zur Beschaffung der Rente im Gesamtbetrag von 3 000 000 Frcs. würden somit reichlich vorhanden sein. Zur Annahme der vorgeschlagenen Verständigung müsse ferner die Erwägung führen, daß in diesem Falle der Bund kein bares Geld zu beschaffen habe. Das Obligationenkapital gehe ohne weiteres auf

Digitized by Google

den Bund über, darunter 60 Millionen $3^1/_2$ proz. Obligationen, rückzahlbar laut Amortisationsplan von 1915 bis 1957, was gegenüber einem Zinsfuß von 4 % eine jährliche Minderausgabe von 300 000 Frcs. ausmache; diese Minderausgabe sei bis 1915 fest, und die Rückzahlung habe von diesem Zeitpunkt an laut Amortisationsplan mit einer Anfangsquote von nur 280 000 Frcs. zu beginnen. Für die Aktien erhielt die Gesellschaft Rententitel; ein Wechsel in der Geldanlage hatte somit nicht stattzufinden und es blieben dem schweizerischen Geldmarkt alle die Nachteile erspart, welche aus dem Flüssigmachen einer Summe von rund 200 Millionen (für die Zentralbahn allein) in volkswirtschaftlicher Hinsicht hätten erwachsen müssen. Der Bund seinerseits war der Notwendigkeit enthoben, auf den 1. Mai 1903 eine Anleihe von 200 Millionen aufnehmen zu müssen. Wie sich die Geldverhältnisse bis dahin gestalten würden, sei unsicher: es sei nicht ausgeschlossen, daß die Kursverluste einer Geldbeschaffung dann erheblich höher wären als der durch eine Prozeßführung bei den Abzügen zu erzielende Gewinn. Diese Erwägungen fielen um so mehr ins Gewicht, als im Falle einer Verständigung mit der Zentralbahn die Möglichkeit näher liege, auch mit den anderen Bahnen gütliche Vereinbarungen zu treffen. Es würde sich dann im ganzen nicht bloß um 200 Millionen, sondern um 1 Milliarde handeln. Die Gutachten der Herren Professoren Huber und Laband ließen annehmen, daß nur der Gegenwert der Aktien bar zu bezahlen wäre und die Obligationenschuld auf dem Wege der Sicherstellung auf den Bund übergehen würde. Immerhin wären im Falle der Nichtverständigung Prozesse, betreffend den Übergang der Obligationenschuld, kaum zu vermeiden. Es stehe nun außer Zweifel, daß die mit solchen Prozessen verbundene Hinausschiebung der Liquidation auch den Aktionären sehr unangenehm sein müsse. Dieselben würden aber diese Unbequemlichkeiten auf sich nehmen, wenn sie auf dem Wege der gerichtlichen Entscheidung mehr zu erhalten hofften.

Erwähnt wurde noch, daß der Bund einen nicht vorausgesehenen Gewinn dadurch mache, daß der konzessionsgemäße Reinertrag nicht laut dem ursprünglichen Inhalte der Konzessionen vom 1. Mai 1888 bis 30. April 1898, sondern laut der Vereinbarung über die Zusammenlegung der Konzessionen vom 1. Januar 1888 bis 31. Dezember 1897 berechnet werde. Der Reinertrag hätte nämlich für die ersten 4 Monate des Jahres 1898 837 621 Frcs. mehr betragen, als für die ersten 4 Monate des Jahres 1888, und es habe daher der Bund 2 094 052 Frcs. weniger als kapitalisierten Reinertrag zu vergüten. Diesen Gewinn mache der Bund, obwohl von keiner der

Digitized by Google

Vertragsparteien beabsichtigt war, durch Verschiebung des Berechnungstermins eine materielle Änderung herbeizuführen.

Zu Bedenken konnte noch die Bestimmung Veranlassung geben, daß die Rente für die Dauer von 20 Jahren nicht gekündigt werden darf. Dieses Zugeständnis der Unlösbarkeit der Rente auf 20 Jahre bringt dem Bunde einen finanziellen Nachteil, da der Zinsfuß vor Ablauf dieser 20 Jahre unter 4 % fiel. Im Vertrage über den freihändigen Rückkauf der Zentralbahn vom Jahre 1891, laut welchem auch 30 Frcs. Rente hätten bezahlt werden sollen, war allerdings kein Unkündbarkeitstermin ausbedungen. Die damalige Vereinbarung war aber in der Richtung wesentlich ungünstiger, daß damals eine Ablösung von 1000 Frcs. Kapital festgesetzt war, während jetzt nur 750 Frcs. bezahlt werden sollten, falls der Bund eine Ablösung nach 20 Jahren für zweckmäßig hielte. Die Inhaber der Rententitel von 1891 hätten wegen der Höhe der Ablösungssumme nicht befürchten müssen, daß der Bund dieselben sobald zu 1000 Frcs. einlösen werde; der Bund hätte aber auf die Amortisation eines Kapitals von 100 Millionen Bedacht nehmen müssen, während jetzt nur 75 Millionen zu tilgen seien.

Da die Zentralbahnunternehmung erst vom 1. Januar 1901 an auf den Bund übergehen sollte, fiel sowohl der noch vorhandene Aktivsaldo vom Jahre 1899 als auch der Reinertrag des Jahres 1900 den Aktionären zu. Aus letzterem waren jedoch vorerst noch die obligatorischen Rücklagen zu den vorgeschriebenen Amortisationen und die Einlagen in den Reservefonds zu machen. Laut dem auf dieser Grundlage abgeschlossenen Vertrag vom 5. November 1900, betreffend den freihändigen Ankauf der Schweizerischen Zentralbahn durch den Bund, tritt die Zentralbahn ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen an den Bund ab, der dieses Vermögen mit allen Rechten und Lasten und mit der Verpflichtung übernimmt, sämtliche Verbindlichkeiten der Zentralbahn zu erfüllen. Diese Bestimmungen sind so allgemein gefaßt, daß sowohl die Aufzählung einzelner Aktivposten, als die spezielle Erwähnung der konsolidierten Anleihen nicht notwendig gewesen wäre. Die Aufzählung der Anteile an den Gemeinschaftsbahnen erfolgte nur zur besseren Orientierung über die Eigentumsverhältnisse der Zentralbahn, und die Erwähnung der mit der Gotthardsubvention verknüpften Rechte deshalb, weil es sich hier um Ansprüche an eine andere Bahnunternehmung handelt, welche im bundesgerichtlichen Urteil ausdrücklich ad separatum verwiesen worden waren. Bezüglich der konsolidierten Anleihen erschien es zweckmäßig, den Eintritt des Bundes in das Schuldverhältnis ausdrücklich zu konstatieren. Gestützt auf die schon oben

Digitized by Google

erwähnten Gutachten der Herren Professoren Huber und Laband über die Rechtsfragen, die sich aus dem Rückkaufe der schweizerischen Hauptbahnen für deren Obligationenanleihen ergeben, erschien die Übernahme dieser Anleihen seitens der Obligationäre als nicht anfechtbar. Um in dieser Richtung jede Unsicherheit von vornherein auszuschließen, ist ausdrücklich erwähnt, daß die Gläubiger berechtigt sein sollen, ihre Ansprüche selbständig und direkt dem Bunde gegenüber zu verfolgen, und daß der Bund die Vertretung der Gesellschaft auf seine Kosten übernimmt, falls letztere belangt werden sollte. Ferner hat sich der Bund verpflichtet, für alle noch schwebenden oder streitigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft, namentlich auch für ihre noch nicht fälligen Anleihen, den Gläubigern im Sinne des Art. 667, Abs. 4 des Obligationenrechts Sicherheit zu leisten. Damit sind alle Voraussetzungen erfüllt, um den Übergang der konsolidierten Anleihen auf den Bund zu sichern. Bei den vom Bunde zu übernehmenden finanziellen Leistungen ist hervorzuheben, daß Zins- und Kapitalzahlungen in eidgenössischer Währung und bei den für die Bundesbahnobligationen festgesetzten Zahlstellen erfolgen.

Wenn hier bestimmt ist, daß die Ablösung der Rente erst nach Ablauf von 20 Jahren erfolgen kann, so steht diese Vorschrift nicht etwa im Widerspruche mit Art. 7 des Rückkaufgesetzes, welcher festsetzt, daß auch bei freier Verständigung der Grundsatz der Schuldenamortisation binnen längstens 60 Jahren festgehalten werden muß. Die Bundesbahnverwaltung hat eine gleichmäßige Amortisation nach festem Tilgungsplan bis längstens zum 1. Mai 1963 durchzuführen. Für jede der verschiedenen Anleihen, die die Bundesbahnen von den Eisenbahngesellschaften übernehmen oder selbst aufnehmen, wird dagegen ein besonderer Tilgungsmodus bestehen, da eine Abänderung der bereits vereinbarten, ein Recht der Titelinhaber darstellenden Amortisationspläne nicht zulässig ist. Insoweit die einzelnen Tilgungsquoten mit dem Gesamtplan nicht übereinstimmen, ist die Ausgleichung in den Jahresrechnungen herbeizuführen.

Der Reinertrag des Jahres 1900 gehört den Aktionären, da die Rentenzahlung erst vom 1. Januar 1901 an läuft. Es hätte nun vereinbart werden können, daß der Reinertrag des Jahres 1900 nach Abzug der obligatorischen Verwendungen zur Amortisation und der Einlage in den Reservefonds in seinem effektiven Bestande den Aktionären verabfolgt werden soll. Von der Gesellschaft wurde aber die Festsetzung einer Pauschalsumme gewünscht, damit nicht für die Verteilung der Rechnungsabschluß und die Rechnungsgenehmigung, die sich bis in den Monat Juni 1901 hingezogen hätte, erst

Digitized by Google

abgewartet werden müßten. Diesem Wunsche konnte um so eher entsprochen werden, als die Festsetzung einer bestimmten Summe die Sicherheit gab, daß alle Aktiven der Gesellschaft über diesen Betrag hinaus ohne weiteres an den Bund übergingen. Es konnte daher um so sicherer bei der Berechnung des Kaufpreises die Bilanz auf Ende 1899 abgestellt werden, als die unvermeidlichen Modifikationen der einzelnen Bilanzposten am Gesamtbestand des vorhandenen Vermögens nichts änderten; dasselbe erhöhte sich lediglich um den Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung über die angenommene feste Summe von 4 700 000 Frcs. hinaus. Da die Auszahlung dieser Summe als Reinertrag des Jahres 1900 erst drei Monate nach erfolgter Ratifikation stattfinden konnte, wurde auch der Übergang der Unternehmung an den Bund auf diesen Zeitpunkt festgesetzt. Bis dahin hat die Gesellschaft die Unternehmung in eigenem Namen, aber vom 1. Januar 1901 an auf Rechnung des Bundes verwaltet und betrieben; dabei war für eingreifende Änderungen am Gesellschaftsvermögen und für außerordentliche Ausgaben die Zustimmung des Bundesrates vorbehalten.

Auch nach dem Eigentumsübergang konnte der Bund den Betrieb der Zentralbahn noch nicht selbst übernehmen, da die Generaldirektion der Bundesbahnen erst am 1. Juli 1901 in Tätigkeit trat und während der ersten Zeit für die Vorbereitung der Organisation des Dienstes voll in Anspruch genommen war. Dagegen war es möglich, zum 1. Januar 1902 auch die Kreisdirektion II in Basel zu bestellen und den Betrieb durch die Bundesbahnverwaltung selbst führen zu lassen. Daher wurde die Geschäftsführung bis dahin dem Direktorium der Zentralbahn übertragen, jedoch unter Leitung des eidgenössischen Eisenbahndepartements, oder vom 1. Juli 1901 an unter der Leitung der Generaldirektion der Bundesbahnen. Diesen Behörden standen während des Provisoriums die Kompetenzen zu, welche statutengemäß der Verwaltungsrat der Zentralbahn besaß.

Das Personal der Zentralbahn wurde bis zum 1. Mai 1903, dem Termin des konzessionsgemäßen Rückkaufes, unter den bisherigen Anstellungsbedingungen in den Dienst des Bundes übernommen; eine solche Vereinbarung war in Art. 14 des Bundesgesetzes, betreffend die Besoldung der Beamten und Angestellten der Bundesbahnen, vom 29. Juni 1900 vorgesehen. Vom 1. Mai 1903 an kamen die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung zur Anwendung. Die Funktionen des Direktoriums hörten dagegen mit Ende 1901 auf, da am 1. Januar 1902 die Kreisdirektion die Betriebsleitung übernahm.

Der Bund hat mit allen anderen Verpflichtungen der Gesellschaft auch diejenigen gegenüber der Hilfskasse der Zentralbahn zu

Digitized by Google

übernehmen. Dafür hat er das versicherungstechnisch berechnete Defizit der Hilfskasse, Ende 1899 1 378 100 Frcs. betragend, von der Rückkaufsentschädigung in Abzug gebracht.

Bezüglich der Ratifikationen war vorgesehen, daß die Bundesversammlung erst Beschluß fassen werde, nachdem die Generalversammlung der Aktionäre den Vertrag genehmigt hatte.

Etwaige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung des Vertrages hat das Bundesgericht als einzige Instanz zu entscheiden.

Wir haben über diesen ersten Rückkaufsvertrag ausführlicher berichtet, weil seine formelle Anlage, wie auch die materiellen Bestimmungen beim Abschlusse aller anderen Verträge als Grundlage angenommen wurden. Der Vertrag wird daher auch als Anlage 3 beigefügt. Er ist von der schweizerischen Bundesversammlung am 14. Dezember 1900 endgültig genehmigt worden. Eine Volksabstimmung über ihn war durch das Rückkaufsgesetz von 1897 ausgeschlossen.

Nachdem der Rückkauf der Schweizerischen Zentralbahn erledigt war, wurden die Verhandlungen mit den anderen Bahnverwaltungen in die Hand genommen. Gegenüber der Schweizerischen Nordostbahn stellte der Bundesrat im voraus fest, daß der freihändige Rückkauf nur auf Grundlage der Übernahme der gesamten Nordostbahnunternehmung stattfinden könne, wobei Reinertrag und Anlagekapital sämtlicher Linien zusammengefaßt in Betracht zu fallen haben. Die Nordostbahn erklärte sich grundsätzlich hiermit einverstanden, indem sie sich vorbehielt, für die Vorteile, die sich bei einer nach Konzessionen getrennten Berechnung des Rückkaufspreises für sie ergeben würden, gewisse Kompensationen geltend zu machen. Da nämlich nach dem Wortlaut der Konzessionen für die gut rentierenden Linien der kapitalisierte Reinertrag, für die anderen dagegen das Anlagekapital die Grundlage der konzessionsgemäßen Rückkaufsentschädigung bildet, hätte sich bei einer Zusammenfassung der getrennten Berechnungen für sie ein wesentlich günstigeres Schlußresultat ergeben als bei einer einheitlichen Rechnung. Die Nordostbahn hat dasselbe auf rund 323 Millionen angenommen, welche Summe vom Bunde allerdings nicht anerkannt werden konnte, da er in der Lage war, die gar nicht oder schlecht rentierenden Bahnen, die nicht gekündigt worden sind, der Nordostbahn zu überlassen, ein Umstand, der auch für letztere die Zusammenlegung erwünscht erscheinen ließ.

Bei der Aufnahme der Verhandlungen ergab sich, daß die beiden Berechnungen über den konzessionsgemäßen Reinertrag sämt-

Digitized by Google

licher Linien für die Jahre 1888 bis 1897 wesentlich von einander abwichen. Die Differenz betrug rund 10 Millionen des durchschnittlichen Reinertrages dieser Periode. Diese Differenz war aber tatsächlich unerheblich, da laut Bilanz Ende 1900 das konzessionsgemäße Anlagekapital für die gesamte Nordostbahn einschließlich des Anteiles an den Gemeinschaftsbahnen mit 266 981 805 Frcs. erheblich höher war als der von der Nordostbahn auf 252 787 325 Francs und vom Bund auf 242 588 350 Frcs. berechnete kapitalisierte Reinertrag. Laut den Grundsätzen des oben erwähnten bundesgerichtlichen Urteils war jedoch der nach dem Rechnungsgesetz festgestellte Bilanzwert des Anlagekapitals für den Rückkauf nicht allein maßgebend, sondern mußte noch erhöht werden um die Summen, die zwar nicht nach dem Rechnungsgesetz, wohl aber nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen der Baurechnung zur Last geschrieben werden dürfen. Durch gegenseitige Verständigung wurde das konzessionsgemäße Anlagekapital für Ende 1900 auf rund 267 850 000 Frcs. festgesetzt.

Von dieser Rückkaufsentschädigung war abzuziehen der Minderwert der an den Bund abzutretenden Objekte; derselbe war in der Rückkaufsbotschaft vom 25. März 1897 geschätzt zu 19 441 888 Francs. Die Nordostbahn machte geltend, daß sie nicht nur billigerweise beanspruchen dürfe, daß ihr für den Fall gütlicher Verständigung ein Viertel nachzulassen sei, wie dieses gegenüber der Zentralbahn geschehen, sondern es komme namentlich auch in Betracht, daß die Linien der ehemaligen Nationalbahn, sowie Sulgen-Gossau und Effretikon-Hinwil, nicht zum Preise der wirklichen Herstellungskosten, sondern zum bedeutend niedrigeren Ankaufspreis, welchen die Nordostbahn für dieselben auszulegen hatte, vergütet werden; der Minderwert dieser Linien sei durch diese Preisdifferenz mehr als gedeckt. In Würdigung aller dieser Momente wurde der Abzug für Minderwert nur angenommen zu . . . . . 13 500 000 Frcs.

Das versicherungstechnische Defizit der Hilfskasse der Beamten und Angestellten der Nordostbahn betrug Ende 1900 laut Bilanz . . . 1 446 500 „

Summe der Abzüge . . . 14 946 500 Frcs.

Auf Geltendmachung eines Abzuges für nicht vorhandene Anlagen und fehlendes Rollmaterial mußte verzichtet werden, da der Rückkauf grundsätzlich unter Zugrundelegung des Anlagekapitals erfolgte. Die konzessionsgemäße Rückkaufsentschädigung belief sich daher auf 252 903 500 Frcs.

Da die Nordostbahnunternehmung als Ganzes übernommen

Digitized by Google

wurde, war auch der Wert ihrer nicht zum konzessionsgemäßen Rückkaufsobjekt gehörenden Aktiven und Passiven an der Hand der Bilanz Ende 1900 zu ermitteln. Hierbei wurde ganz auf gleiche Weise verfahren, wie bei der Zentralbahn, und es ergab sich ein Überschuß der Passiven über die Aktiven von 183 160 605 Frcs.

Nach Abzug dieses Passivenüberschusses von der konzessionsgemäßen Rückkaufsentschädigung verblieben 69 742 895 Frcs. Hinzuzufügen war die den Aktionären voraussichtlich entgehende Vermögensvermehrung, welche aus den Rücklagen für $2^1/_3$ Jahre sich zu deren Gunsten ergeben hätte, im Betrage von 3 500 000 Frcs. Somit erhöhte sich die Rückkaufsentschädigung auf rund 73 250 000 Francs.

Die Nordostbahn machte aber geltend, daß ihr billigerweise ein Teil der von ihr geleisteten Gotthardsubvention im Betrage von 1 065 000 Frcs. angerechnet werden sollte und daß ihr ferner für die an die Zentralbahn verpachtete Strecke Aarau—Wöschnau ein Betrag zu vergüten sei, welcher dem eine Verzinsung über 4 % übersteigenden Reinertrag dieser Linie entspreche, und den sie kapitalisiert auf mindestens 600 000 Frcs. schätzte. Andererseits war bei dem von der Nordostbahn noch einzuzahlenden Obligationenkapital der Bahn Ürikon—Bauma ein Verlust von mindestens 450 000 Frcs. zu erwarten und war an eine Wynentalbahn eine Aktienbeteiligung von ungefähr 350 000 Frcs. und für den Bau einer Aarebrücke bei Turgi und Laufohr eine Subvention von 50 000 Frcs. zu leisten. Insbesondere beanspruchte die Nordostbahn eine Erhöhung des Rückkaufspreises aus folgenden Gründen: Die Linie Eglisau—Neuhausen (schweizerische und badische Strecke) sei erst seit 1897 in Betrieb, die Linien Örlikon—Bülach, der größere Teil der Aargauischen Südbahn und Thalwil—Zug mit Altstetten—Zug—Luzern sollen dem Bunde heute abgetreten werden, obwohl der konzessionsgemäße Rückkaufstermin für dieselben erst viel später ablaufe (für Örlikon—Bülach 1910, für die Aargauische Südbahn in den Kantonen Aargau und Schwyz 1909, für Thalwil—Zug und Altstetten—Zug—Luzern 1927) und nach den bisherigen Erfahrungen der Reinertrag dieser Linien sich bis dahin noch ganz bedeutend steigern würde. Bei Berücksichtigung des Ertrages während wenigstens 10 Jahre oder bis zum nächsten konzessionsgemäßen Rückkaufstermin ergebe sich ein kapitalisierter Reinertrag, welcher das der Rückkaufsentschädigung zu Grunde gelegte Anlagekapital weit übersteige; auch wenn in Betracht gezogen werde, daß ein Teil dieser neuen Linien den bereits vorhandenen eine nicht unerhebliche Konkurrenz mache, sei doch eine bedeutende Erhöhung angemessen. Diese wurde von der

Digitized by Google

Nordostbahn auf rund 20 Millionen angeschlagen. Die Berechnungen des Bundes ergaben, daß diese Forderung stark übertrieben sei, daß sich aber eine gewisse Erhöhung des Rückkaufspreises aus den angegebenen Gründen allerdings rechtfertigen lasse. Namentlich war aber ein freihändiger Ankauf der gesamten Nordostbahnunternehmung ein Opfer wert. Durch denselben wurde das Auseinanderreißen des Nordostbahnnetzes und die damit verbundene Beunruhigung der interessierten Landesgegend vermieden; bei Ausführung des Bundesratsbeschlusses vom 22. Februar 1898 wären nämlich von den 697,5 km Gesamtlänge des eigenen Netzes der Nordostbahn 269,7 km vom Bunde nicht zurückgekauft worden, und auch von den gekündigten Linien wären nicht alle am 1. Mai 1903 in den Besitz des Bundes übergegangen. Die Bevölkerung der nicht gekündigten Linien befürchtete nun, deren Bedienung könnte sowohl bezüglich des Tarifwesens als auch bezüglich der Zugverbindungen erheblich darunter leiden, daß sie der Nordostbahn überlassen blieben. Im Falle der Nichtverständigung wäre eine sehr schwierige Einzelprüfung der Ertragsrechnungen nötig gewesen, und endlose Prozesse wären gefolgt, deren Ausgang auch für den Bund nicht absolut sicher war. Die Aufnahme des Konkurrenzkampfes gegen die der Nordostbahngesellschaft verbleibenden Linien durch die Bundesbahnen würde die Durchführung eines rationellen Betriebes erschwert und alle die Unzuträglichkeiten veranlaßt haben, welche die Schaffung einer Reihe neuer Gemeinschafts- und Mitbenützungsverhältnisse für Stationen und Bahnstrecken zur Folge gehabt hätte. Wenn es in dieser Hinsicht unzweifelhaft noch mehr im Interesse der Nordostbahn lag, eine Verständigung zu erlangen, durfte doch nicht übersehen werden, daß eine gütliche Beseitigung aller drohenden Schwierigkeiten auch für den Bund sehr erwünscht war.

Geleitet von diesen Erwägungen überschritt man die laut den oben dargestellten Berechnungen ermittelte Summe von $73^1/_4$ Millionen, und es wurde der Nordostbahn ein Kaufpreis von 80 Millionen für die gesamte Unternehmung angeboten, zahlbar in $3^1/_2$ proz. Bundesbahnobligationen des Anleihens von 1899. Ferner wurden, entsprechend den beim Abschluß des Vertrages vom 1. Juni 1901 bestehenden Geldverhältnissen, als Kursdifferenz von $2^1/_2$ % für diese 80 Millionen weitere 2 Millionen in bar zugesagt. Die Überlassung des Reinertrages des Jahres 1900 mit 4 882 476,27 Frcs. an die Gesellschaft war dadurch gerechtfertigt, daß die Bahn im Falle der Genehmigung des Vertrages erst vom 1. Januar 1901 an auf Rechnung des Bundes betrieben wurde und auch die Verzinsung der Bundesbahnobligationen erst mit diesem Datum begann. Der Bund hatte

Digitized by Google

somit keinen Anspruch auf das Betriebsergebnis des vorhergegangenen Jahres.

Dieses Angebot konnte der Nordostbahn gemacht werden, weil sich aus ihren Jahresrechnungen für 1898, 1899 und 1900 ergab, daß der Reinertrag der Gewinn- und Verlustrechnung, insofern nur die eigentlichen Einnahme- und Ausgabeposten des betreffenden Jahres in Betracht gezogen und die eine Vermögensvermehrung bildenden Rücklagen nicht als Ausgaben behandelt werden, betragen hat:

1898	4 975 174	Frcs.,
1899	5 327 919	„ ,
1900	5 275 730	„ ,
	15 578 823	Frcs.,

im Durchschnitt 1898/1900 5 192 941 Frcs., was der 4 prozentigen Verzinsung eines Kapitals von 129 823 525 Frcs. entsprechen würde. Dabei war aber nicht zu übersehen, daß der Betriebsüberschuß der Nordostbahn, mit Einschluß der Gemeinschaftsbahnen, in den 9 ersten Monaten des Jahres 1901 um 2 013 788 Frcs. zurückgegangen war. Es wurde angenommen, daß der verbleibende Reinertrag immerhin zur Verzinsung eines Kapitals von 80 Mill. Frcs. zu 4 % noch ausreichen würde, wovon $3^1/_2$ % zur Verzinsung und $^1/_2$ % zur Amortisation verwendet werden könnten. Wenn nun auch sicher anzunehmen war, daß die Verkehrsverhältnisse später sich wieder besser gestalten würden, so konnte doch der Bund unter diesen Verhältnissen mit seinem Anerbieten nicht höher gehen und mußte wiederholte Zumutungen, mehr zu bezahlen, bestimmt ablehnen.

Der am 1. Juni 1901 auf dieser Grundlage abgeschlossene Vertrag lehnt sich in seinem Inhalte und, soweit möglich, auch in seinem Wortlaute genau an den Vertrag vom 5. November 1900, betreffend den freihändigen Ankauf der Schweizerischen Zentralbahn durch den Bund, an. Es ist daher über diese Vertragsbestimmungen im einzelnen nichts zu bemerken. Zu erwähnen ist allein, daß bezüglich der von der Nordostbahn betriebenen Bahnstrecken auf dem Gebiete des Großherzogtums Baden (Ramsen—Singen der ehemaligen Nationalbahn und Lottstetten—Altenburg der Linie Eglisau—Neuhausen) die Übertragung der Konzession beim Großherzogtum Baden vom Bundesrate einzuholen war, die ohne Anstand erteilt wurde.

Dieser Vertrag hat lebhafte Anfechtung im Verwaltungsrate und in den Kreisen der Aktionäre der Nordostbahn erfahren. Der Verwaltungsrat hat die Angelegenheit durch Spezialkommissionen und besondere Sachverständige begutachten lassen und hat sodann die

Digitized by Google

im Vertrage vorbehaltene Genehmigung am 14. September 1901 ausgesprochen. Hierauf hat der Bundesrat seine Genehmigung am 24. September erteilt.

Die auf den 2. Oktober 1901 zur Beschlußfassung über den Vertrag einberufene Generalversammlung der Aktionäre war nicht verhandlungsfähig, da die statutarisch vorgeschriebenen zwei Drittel der stimmberechtigten Aktien nicht vertreten waren. Die zweite Generalversammlung vom 2. November 1901 hat den Vertrag mit 27 834 gegen 211 Stimmen genehmigt. Die Zustimmung der Bundesversammlung wurde am 10. Dezember 1901 gegeben.

Das Übereinkommen vom 7. Mai 1896, betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen, mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf enthält die Bestimmung, daß für den Fall, daß der Bund von dem ihm in den Konzessionen vorbehaltenen Rückkaufsrecht zum nächsten offenen Termin Gebrauch machen wolle, die gegenwärtig im Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen sich befindenden Linien als ein Ganzes behandelt werden sollen, und daß ebenso in das Rückkaufsobjekt einbezogen werden: die Toggenburgerbahn, insofern sie beim nächsten Rückkaufstermin sich im Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen befindet, und die Rickenbahn, sofern die Vereinigten Schweizerbahnen bis zu jenem Termin den Bau oder Betrieb derselben übernommen haben.

„Erklärt der Bund den Rückkauf auf den genannten Termin, so gilt für das bestehende Netz der Vereinigten Schweizerbahnen und der Toggenburgerbahn als Rückkaufssumme der 25fache Betrag des durchschnittlichen Reinertrages dieser Linien während der zehn Kalenderjahre 1888/1897, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigung in keinem Falle weniger als das auf dieselben verwendete Anlagekapital betragen darf.

Für die Rickenbahn bezahlt der Bund der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die Anlagekosten, vorausgesetzt, daß jene Bahn zur Zeit des Überganges an den Bund noch nicht in Betrieb gesetzt sei. Steht sie dagegen schon im Betriebe, so werden die Anlagekosten abzüglich eines verhältnismäßigen Betrages für allfälligen Minderwert in dem Falle, daß sie sich nicht in vollkommen befriedigendem Zustande befinden sollte, vergütet."

Gestützt auf diese Bestimmungen, war der Bund der Ansicht, daß für den Fall der Erwerbung der Toggenburgerbahn durch die Vereinigten Schweizerbahnen die beiden Bahnunternehmungen für die Reinertragsberechnung ein einheitliches Unternehmen bilden; wenn bei den Vereinigten Schweizerbahnen der kapitalisierte Rein-

Digitized by Google

ertrag das Anlagekapital überstieg, bei der Toggenburgerbahn aber nicht, hatte somit der Bund weniger zu bezahlen, als wenn jede Unternehmung für sich allein entweder nach Reinertrag oder nach Anlagekapital hätte zurückgekauft werden müssen. Die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen suchte sich dieser Konsequenz mit der Erklärung zu entziehen, sie biete zu einer Erwerbung der Toggenburgerbahn nur die Hand, wenn ihr dadurch für die Rückkaufsberechnung des eigenen Netzes kein Schaden erwachse. Mit Rücksicht auf diese Erklärung konnten die Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über freihändigen Rückkauf mit Erfolg erst aufgenommen werden, wenn Aussicht vorhanden war, die Schwierigkeit hinsichtlich des Einbezuges der Toggenburgerbahn auf anderem Wege zu beseitigen. Es geschah dieses, wenn auch die Toggenburgerbahn nur zum Ertragswerte, der niedriger war als ihr Anlagekapital, an den Bund abgetreten wurde, eine Kombination, die anläßlich der Verhandlungen mit dem Regierungsrat des Kantons St. Gallen über den Bau der Rickenbahn verwirklicht werden konnte. Diese Angelegenheit wurde geordnet durch den Abschluß von drei Verträgen zwischen dem Bunde, dem Kanton St. Gallen und den Vereinigten Schweizerbahnen vom 7. Oktober 1901, betreffend die Erwerbung der Toggenburgerbahn durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, den Bau der Rickenbahn und die Beitragsleistung des Kantons St. Gallen an die Baukosten der Rickenbahn. Am 19. Dezember 1901 wurden diese Verträge von der Bundesversammlung genehmigt; durch sie wurde die grundsätzlich im Rückkaufsgesetz enthaltene Verpflichtung des Bundes, an Stelle der Vereinigten Schweizerbahnen die Rickenbahn zu bauen, bestätigt und die Toggenburgerbahn dem Bunde zum Ertragswerte von $2^3/_4$ Mill. Franken abgetreten. Man war der Meinung, daß dieser Kaufpreis der Gesellschaft der Toggenburgerbahn vom Kanton St. Gallen zu bezahlen war und erklärte diese Zahlung als Subvention des Kantons an die Rickenbahn.

Nach Klärung dieser Verhältnisse konnten auch die Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen eröffnet werden, die mit Rücksicht auf deren verhältnismäßig einfache Sachlage rasch zu einer Verständigung führten.

Grundlage der Verhandlungen war der konzessionsgemäße Reinertrag sämtlicher Bahnlinien der Vereinigten Schweizerbahnen während der Jahre 1888 bis 1897 einschließlich. Die von der Verwaltung eingereichten Reinertragsrechnungen wurden auf Grund der Bestimmungen der Konzessionen und der Entscheidungen des bundesgerichtlichen Urteiles im Rekursstreite gegen die Schweizerische

Digitized by Google

Zentralbahn vom 18./21. Januar 1899, betreffend die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und Anlagekapitals, welche beiderseits als maßgebend anerkannt worden waren, geprüft und in kontradiktorischer Erörterung festgestellt. Es ergab sich eine konzessionsgemäße Rückkaufsentschädigung von 95 287 900 Frcs.

In den Betriebsrechnungen der Vereinigten Schweizerbahnen sind auch inbegriffen die den Betrieb der Nebenbahn Wald—Rüti betreffenden wirklichen Ausgaben. Eine genaue Untersuchung hat ergeben, daß die nach den bestehenden Verträgen, in die der Bund einzutreten hat, den Vereinigten Schweizerbahnen gegenüber dieser Unternehmung erwachsenden Lasten in den Betriebsausgaben derart Ausdruck finden, daß ein besonderer Abzug für Übernahme derselben nicht gerechtfertigt wäre.

Von der konzessionsgemäßen Rückkaufsentschädigung waren aber noch abzuziehen für Minderwert der an den Bund abzutretenden Objekte 6 091 129 Frcs. und für nicht vorhandene Anlagen und fehlendes Rollmaterial 4 202 755 Frcs., ferner das versicherungstechnische Defizit der Hilfskasse mit 1 941 692 Frcs., somit zusammen 12 235 576 Frcs., so daß die konzessionsgemäße Rückkaufsentschädigung herabgesetzt wurde von 95 287 900 Frcs. auf 83 052 324 Frcs.

Wie bei der Zentralbahn und der Nordostbahn wurde als Voraussetzung einer gütlichen Verständigung die Übernahme sämtlicher Aktiven und Passiven der Gesellschaft durch den Bund verlangt. Das Resultat der kontradiktorischen Erörterung der verschiedenen Posten ergab einen Passivenüberschuß von 42921618 Frcs., somit verblieben 40 130 706 Frcs., welche Summe in Berücksichtigung einiger Spezialfragen, die hier nicht eingehend zu erörtern sind, da sie keine grundsätzliche Bedeutung haben, auf rund 40 Millionen festgesetzt wurde.

Bezüglich des Zahlungsmodus wurde vereinbart, daß von den 40 Millionen, welche dem Nominalbetrag der 45 000 Stammaktien und 35 000 Prioritätsaktien der Vereinigten Schweizerbahnen gleichkommen, 22 Millionen in $3^1/_2$ prozentigen Bundesbahnobligationen und 18 Millionen in bar zu entrichten seien. Entsprechend den während der Vertragsverhandlungen obwaltenden Kursverhältnissen wurde zugestanden, daß die 22 Millionen $3^1/_2$ prozentige Bundesbahnobligationen zum Kurse von 99 % zu rechnen seien, daß somit die zu bezahlende Barsumme um 220 000 Frcs. zu erhöhen sei.

Der auf dieser Grundlage am 22. November 1901 abgeschlossene Vertrag, betreffend den freihändigen Ankauf der Vereinigten

Digitized by Google

Schweizerbahnen durch den Bund, lehnt sich in der Form an die Verträge mit der Zentralbahn und der Nordostbahn an und gibt daher zu keinen besonderen Bemerkungen Veranlassung. Der Eigentumsübergang sämtlicher Aktiven und Passiven der Gesellschaft wurde auf den 30. Juni 1902 festgesetzt.

Im Vertrage ist nicht besonders erwähnt, daß auch die auf den 1. Januar 1902 in das Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen übergegangene Toggenburgerbahn auf den 30. Juni 1902 ebenfalls in das Eigentum des Bundes übergehen würde, und daß die Kaufsumme vom Kanton St. Gallen an die Gesellschaft der Toggenburgerbahn zu bezahlen sei. Diese Verhältnisse waren durch die erwähnten Verträge vom 7. Oktober 1901 über den Bau der Rickenbahn und die Erwerbung der Toggenburgerbahn endgültig geordnet.

Da der Reinertrag der Gewinn- und Verlustrechnung im Durchschnitt der Jahre 1888/1900 2 003 880 Frcs. und im Durchschnitt der Jahre 1891/1900 1 973 860 Frcs. betragen hat, wurde angenommen, daß ein erheblicher Überschuß über die Verzinsung des Rückkaufspreises vorhanden sein werde, auch wenn für die Zukunft auf eine stärkere Dotierung des Erneuerungsfonds Rücksicht genommen werde.

Der am 22. November 1901 abgeschlossene Vertrag ist vom Verwaltungsrate der Vereinigten Schweizerbahnen am 30. Juni 1901, vom Bundesrate am 9. Dezember 1901 und von der Generalversammlung der Aktionäre der Vereinigten Schweizerbahnen am 21. Januar 1902 genehmigt worden; die Bundesversammlung hat ihn durch Beschluß vom 21. April 1902 ratifiziert.

Zurückzukaufen war auch der Anteil der Einwohnergemeinde Bremgarten an der kleinen Nebenbahn Wohlen — Bremgarten, welche zu $^4/_5$ Eigentum der Zentralbahn und Nordostbahn und nur zu $^1/_5$ Eigentum der genannten Gemeinde war. Da der Betrieb der Linie stets Ausfälle brachte, war der Kaufpreis auf Grundlage des Anlagekapitals unter Anwendung der üblichen Abzüge zu ermitteln; derselbe belief sich zur Zeit des Übergangs, am 1. Mai 1902, auf 196 808 Frcs. Der auf dieser Grundlage abgeschlossene Vertrag vom 4. März 1902 wurde von der Bundesversammlung am 26. April 1902 genehmigt.

Am schwierigsten gestalteten sich die Verhandlungen über den freihändigen Ankauf der Jura-Simplon-Bahn. Da sie schon 1901 begonnen hatten, mußten sich die ersten Berechnungen über den Rückkaufswert auf die Bilanz zu Ende 1900 stützen. Dabei war zu beachten, daß mit der Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn im Jahre 1898 auf dem Korrespondenzwege die Vereinbarung getroffen worden war, ihr Rückkauf habe in zwei Abschnitten zu erfolgen, und zwar

Digitized by Google

für das im Betrieb stehende Netz zum konzessionsgemäßen Termin, dem 1. Mai 1903, für den Simplontunnel aber erst zum Zeitpunkt seiner Bauvollendung. Immerhin war das dem Bunde durch den Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1889 vorbehaltene Recht gewahrt worden, die Linien der Jura-Simplon-Bahn früher zu erwerben, falls er gleichzeitig die Fortführung des Baues des Simplontunnels übernehme.

Die Berechnungen des Bundes über den Rückkaufswert hatten das Ergebnis, daß für das im Betriebe stehende Bahnnetz mit Ausschluß des Simplontunnels im Falle der freihändigen Übernahme aller Aktiven und Passiven durch den Bund nur eine Summe bezahlt werden könne, die nicht einmal den Nennbetrag der Prioritäts- und Stammaktien der Jura-Simplon-Bahngesellschaft erreichte. Das Aktienkapital derselben setzt sich zusammen aus:

104 000 Prioritätsaktien im Nennwerte von	52 000 000	Frcs.
245 600 Stammaktien im Nennwerte von	49 120 000	„
Simplon-Subventionsaktien im Nennwerte von	20 088 200	„
Zusammen	121 208 200	Frcs.

Auf die letzteren war bis Ende 1900 erst ein Betrag von 5 785 402 Frcs. einbezahlt. Gemäß Art. 27 der Statuten der Gesellschaft sind im Falle der Liquidation zuerst die Prioritätsaktien, dann die Stammaktien zum Nennwert auszuweisen, der verbleibende Rest würde den Simplon-Subventionsaktien zufallen, und erst nach deren voller Deckung hätten die bei der Verschmelzung zwischen der Westschweizerischen und Simplon-Bahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Bern-Luzern-Bahn im Jahre 1889 geschaffenen Bons de jouissance einen Anspruch auf den Überschuß bis auf 50 Frcs. für den Genußschein.

Auch die Verhandlungen mit der Direktion der Jura-Simplon-Bahn, bei denen alle Aktiv- und Passivposten im einzelnen erörtert und die voraussichtlichen Ergebnisse des Betriebes bis zum 1. Mai 1902 sorgfältig erwogen wurden, vermochten den Bundesrat nicht zu überzeugen, daß der Aktivenüberschuß den Nennbetrag der Prioritäts- und Stammaktien, d. h. 101 120 000 Frcs. erreiche. Andererseits stand fest, daß eine freihändige Verständigung mit den Aktionären der Jura-Simplon-Bahn nicht möglich sei, wenn ihnen nicht der Nennbetrag ihrer Aktien zugewendet werden könne.

Als Ausweg aus diesen in den tatsächlichen Verhältnissen der Gesellschaft liegenden Schwierigkeiten bot sich nun folgendes Verfahren: Die Subvenienten des Simplon haben auf die bereits an den Simplontunnel einbezahlten Subventionsbeträge zu verzichten, so daß

Digitized by Google

der Bund diesen Betrag zum eigentlichen Rückkaufswerte der Jura-Simplon-Bahn, ausschließlich des Tunnels, hinzurechnen kann. Dieser Verzicht auf den bereits einbezahlten Teil der Subventionen erfolgt hiernach nicht zu gunsten des Bundes, sondern zu gunsten der Stammaktien der Jura-Simplon-Bahn, welche unter Zuhilfenahme dieses Betrages ebenfalls zum Nennwert ausgewiesen werden können.

Damit die Subvenienten zu einem solchen Verfahren ihre Hand bieten, erklärt sich der Bund damit einverstanden, daß sie vom Rest der Einzahlungen befreit werden. Mit dieser Befreiung konnte sich der Bund ohne weiteres einverstanden erklären, da er ohnedies die einbezahlten Subventionsgelder als Bestandteil des Anlagekapitals des Simplontunnels hätte zurückvergüten müssen und für ihn als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn nur ein Zinsverlust während der Bauzeit in Frage kommen konnte. Ende 1902 haben die geleisteten Einzahlungen 40,8 % der zugesicherten Subvention, d. h. einschließlich des Anteiles des Bundes 8 195 985 Frcs., betragen, und es hat der Bund auf die Resteinzahlung von 59,2 % zu verzichten.

Nachdem im August 1901 eine vorläufige Verständigung zwischen den Bevollmächtigten des Bundesrats und der Direktion der Jura-Simplon-Bahngesellschaft auf dieser Grundlage stattgefunden hatte, wobei angenommen wurde, daß höchstens ein Rückkaufspreis von 104 Millionen bezahlt werden könne, und zwar in $3^1/_2$prozentigen Bundesbahnobligationen, war notwendig, die Zustimmung der Simplonsubvenienten zu einer solchen Abmachung zu erhalten, und es wurde für zweckmäßig erachtet, diese vorerst einzuholen.

Die Schweiz hat folgende Subventionsbeträge übernommen:

Bund	4 500 000	Frcs.
Kanton Bern	1 000 000	„
„ Freiburg	2 000 000	„
„ Waadt	4 000 000	„
„ Wallis	1 000 000	„
„ Neuenburg	1 250 000	„
„ Genf	1 000 000	„
Gemeinde Lausanne	1 000 000	„
Bezirk und Kollegium Montreux	270 000	„
Dampfbootgesellschaft Léman	240 000	„
	16 260 000	Frcs.

Die auf den Bund entfallenden $4^1/_2$ Millionen sind von ihm einzuzahlen, die betreffenden Subventionsaktien sind aber laut früherer Vereinbarung den Kantonen abgetreten worden.

Digitized by Google

Es dauerte längere Zeit, bis die beteiligten Kantone ihre Zustimmung erteilt hatten. Einige Kantonsregierungen ließen durch Sachverständige untersuchen, ob der vom Bundesrate angebotene Rückkaufspreis zutreffend sei, und erst nach langen Verzögerungen erfolgte die allseitige Zustimmung der schweizerischen Subvenienten auf der Grundlage einer Präliminarvereinbarung vom 5. Mai 1902. Nach dieser tritt die Jura-Simplon-Bahngesellschaft ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit Einschluß der vorhandenen Fonds am 1. Januar 1903 der Eidgenossenschaft zu Eigentum ab. Vorbehalten bleibt nur eine Summe von 4 304 800 Frcs. als ordentliche Dividende von $4^1/_2$ und 4 % welche den Aktionären für das Geschäftsjahr 1902 garantiert wird und ihnen am 1. Januar 1903 ausgezahlt werden soll. Als Gegenwert würde die Eidgenossenschaft alle Verbindlichkeiten der Jura-Simplon-Bahngesellschaft übernehmen und ihr überdies den Betrag von 104 Mill. Frcs., Wert 1. Januar 1903, bezahlen, und zwar 101 Millionen in Obligationen der $3^1/_2$ proz. Bundesbahnanleihe in Titeln zu 1000 Frcs. zum Nennwert und den Rest in bar. Die Dividende für das Geschäftsjahr 1901 betrüge, wie früher, $4^1/_2$ % für die Prioritäts- und 4 % für die Stammaktien; der Überschuß des verfügbaren Saldos des Geschäftsjahres würde den Reserven zugewendet. Die schweizerischen Kantone, Gemeinden und Korporationen sowie der Staat Italien, dessen Provinzen, Gemeinden und Körporationen, welche Subvenienten des Unternehmens des Simplondurchstichs sind, würden von jeder weiteren Einzahlung auf den Betrag ihrer Verpflichtungen und von jedem Risiko für Vollendung des Tunnels gegen Verzichtleistung auf ihre Rechte als Aktionäre befreit. Die Jura-Simplon-Bahngesellschaft würde die nötigen Schritte tun, um ihre Verzichtleistung und Zustimmung zu diesem Übereinkommen zu erlangen.

Ausschließlich zu Lasten der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft fiele das Risiko von Prozessen, welche sich zwischen den Gesellschaftern ergeben könnten, insbesondere das Risiko für die damals gegen die Gesellschaft von der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt (Direktor M. Pareus) und von einer Gruppe von Inhabern von Genußscheinen erhobenen Prozesse.

Obwohl durch diesen Präliminarvertrag vom 5. Mai 1902 grundsätzlich über den freihändigen Ankauf der Jura-Simplon-Bahn eine Verständigung zwischen den Vertretern beider Teile erzielt worden war, konnte doch auch nach Zustimmung der schweizerischen Simplon-Subvenienten nicht weiter vorgegangen werden, da noch die Zustimmung der italienischen Subvenienten für 4 Millionen Lire fehlte. Die letzteren hatten erklärt, daß sie ganz bereit seien, der

Digitized by Google

mit den schweizerischen Subvenienten getroffenen Vereinbarung beizutreten; vorerst müsse aber die Übertragung der Konzession für den Simplontunnel auf italienischem Gebiet an den Bund durch die italienischen Behörden geordnet sein.

Erst nachdem auch diese Angelegenheit durch Genehmigung des zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Übereinkommens vom 16. Mai 1903, betreffend die Übertragung der Konzession für den Simplontunnel auf italienischem Gebiet an den Bund, durch das italienische Parlament im Juli 1903 geordnet war, konnte zum Abschlusse eines Vertrages über den freihändigen Ankauf der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund geschritten werden. Da jedoch der konzessionsgemäße Übergang des Bahnnetzes der Jura-Simplon-Bahn an den Bund schon vorher, d. h. auf den 1. Mai 1903 erfolgt war, mußte dieser Vertrag mit der Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft abgeschlossen werden. Mit Rücksicht auf den laut konzessionsgemäßer Ankündigung des Rückkaufs auf den 1. Mai 1903 in Aussicht stehenden Übergang des Bahnnetzes an den Bund hatte nämlich die Aktionärversammlung der Jura-Simplon-Bahn schon am 18. April 1903 die Liquidation der Gesellschaft beschlossen und mit der Vornahme der Liquidation eine neungliedrige Kommission mit sieben Ersatzmännern beauftragt. Sie wurde für alle durch die Liquidation bedingten Maßnahmen für zuständig erklärt, insbesondere auch für die Vollendung der Linie Brig—Iselle und für alles, was diese Linie betrifft.

Für den materiellen Inhalt des Rückkaufsvertrages war der oben mitgeteilte Präliminarvertrag vom 5. Mai 1902 maßgebend. Diese Grundlage konnte um so eher beibehalten werden, als die bisherige Entwicklung des Betriebes der Jura-Simplon-Bahn bestätigt hatte, daß seine Voraussetzungen richtig waren.

Angenommen ist, daß alle Aktiven und Passiven der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft, wie sie sich aus der Bilanz auf Ende 1902 ergaben, mit Einschluß der auf den Simplontunnel sich beziehenden, am 1. Januar 1903 vom Bund übernommen werden, und daß daher die gesamte Geschäftsführung vom 1. Januar 1903 an auf seine Rechnung geht. Ferner stand fest, daß der konzessionsgemäße Reinertrag der maßgebenden zehn Jahre, vom 1. Mai 1900 an rückwärts gerechnet, geringer war als das auf Grundlage des Rechnungsgesetzes von 1896 ermittelte Anlagekapital der Jura-Simplon-Bahn.

Für die Berechnung des Rückkaufswertes fielen somit folgende Momente in Betracht:

Digitized by Google

I. Aktiven.

1. Anlagekapital der im Betriebe stehenden Linien		310 706 793,54 Frcs.
2. Unvollendete Bauten auf den im Betriebe stehenden Linien		3 058 217,12 „
Hiervon ist abzuziehen der Betrag des Minderwertes der im Betriebe stehenden Linien; derselbe ist in der Rückkaufsbotschaft geschätzt auf	22 407 236 Frcs.,	
bei den Verhandlungen wurde außerdem in Abzug gebracht für dringend notwendige Verbesserung des Oberbaues ein Betrag von	2 350 000 „ ,	
	24 757 236 Frcs.,	
dagegen eine Herabsetzung des Gesamtabzuges zugestanden von rund $^1/_4$ mit . .	6 000 000 „ ,	
so daß ein Abzug sich ergibt von		18 757 236,00 „
somit verbleibender Wert des Anlagekapitals		295 007 774,66 Frcs.
3. Ausgaben für den Bau des Simplontunnels		40 960 808,80 „
4. Verfügbare Mittel		45 942 181,66 „
Da der Bund in das 3prozentige Anleihen der Linie Jougne—Eclépens und in das $2^8/_{11}$prozentige der Franco-Suisse eintritt, hat er billigerweise der Jura-Simplon-Bahn die kapitalisierte Differenz zwischen diesen zu einem niedrigeren Zinsfuß kontrahierten Anleihen und einem $3^1/_2$prozentigen Anleihen zu vergüten; diese Differenz beträgt, berechnet auf 1. Januar 1903		3 128 290,00 „
	Gesamtbetrag der Aktiven	385 039 055,12 Frcs.

Digitized by Google

II. Passiven.

1. Konsolidierte Anleihen	256 154 700,00 Frcs.
2. Zum Zeitpunkt der Verstaatlichung rückzahlbare Subventionen an Gemeinden des Kantons Freiburg	835 554,00 „
3. Schwebende Schulden	14 117 692,97 „
4. Regelmäßige Dividende für das Jahr 1902, d. h. $4^1/_2$ % an die Prioritätsaktien und 4 % an die Stammaktien	4 304 800,00 „
	275 412 746,97 Frcs.
Diesen Passiven der Bilanz sind hinzuzufügen:	
5. Defizit der Hilfs- und Pensionskasse der Jura-Simplon-Bahn, das bei richtiger versicherungstechnischer Berechnung mindestens zu schätzen ist auf	4 500 000,00 „
6. Ein Betrag, der der Ablösung der in der Rechnung der Hilfs- und Pensionskasse nicht inbegriffenen Rücktrittsgehalte für Beamte der alten Suisse-Occidentale entspricht, mindestens zu schätzen auf	1 000 000,00 „
7. Gratifikation für das Personal der Jura-Simplon-Bahn für das Jahr 1902, beschlossen von ihrem Verwaltungsrate	311 000,00 „
Total der Passiven	281 223 746,97 Frcs.

Es ergibt sich somit ein Überschuß der Aktiven über die Passiven von 103 815 308,15 Frcs. oder rund 104 000 000 Frcs.

Bei den Verhandlungen war in Aussicht genommen, daß von der 104 Millionen betragenden Rückkaufssumme zufallen sollten:

1. den Prioritäts- und Stammaktionären der Nominalbetrag der Aktien mit	101 120 000 Frcs.
2. den Inhabern der Bons de jouissance . .	1 700 000 „
3. Restbetrag für Liquidationskosten . . .	1 180 000 „
	104 000 000 Frcs.

Bei der in Aussicht genommenen Zuwendung an die Bons de jouissance (Genußscheine) ist zu bemerken, daß ihnen nach den Statuten der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft lediglich ein Anspruch zusteht auf einen nach Befriedigung der Prioritäts-, Stamm- und Subventionsaktien zum Nennbetrag sich etwa ergebenden Überschuß

Digitized by Google

der Liquidation, und zwar höchstens 50 Frcs. für den Genußschein, da dieselben bisher niemals am Reinertrag teilgenommen haben. Selbstverständlich gehen die Liquidationskosten im voraus ab. Daraus folgt, daß von Rechtswegen für die Inhaber der Bons de jouissance aus der Liquidationsmasse nichts verbliebe wäre. Wenn sie Rechte als quasi-Obligationäre gegen die Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft oder gegen den Bund als etwaigen Rechtsnachfolger oder gar als Garanten zu besitzen behaupteten, mußte ein solcher Anspruch von vornherein als unbegründet zurückgewiesen werden. Die Rechte der Inhaber der Bons de jouissance sind in den Statuten bestimmt festgesetzt, und darüber hinaus gibt es keine berechtigten Forderungen. Davon kann vollends keine Rede sein, daß der Bund für Befriedigung der Ansprüche der Bons de jouissance aufzukommen habe, weil der Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1889, betreffend die Übertragung der Konzession an die Jura-Simplon-Bahn, die Amortisation der Genußscheine vorsieht, und der Bundesrat als Aufsichtsbehörde in der Botschaft zu diesem Beschlusse vom 10. Dezember 1889 erklärt hat, dafür sorgen zu wollen, daß nach und nach eine Amortisation dieser Bons durch Rückkauf spätestens bis zum Ablauf der Konzession, d. h. bis 1957, stattfinde. Die in Aussicht genommene Amortisation ist nämlich in Wirklichkeit angeordnet und auch von der Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn durchgeführt worden, indem jährlich eine bestimmte Amortisationsquote in einen Fonds behufs Amortisation von Bons de jouissance gelegt wurde. Zufolge der bisherigen Zuwendungen ist dieser Fonds bis Ende 1902 auf 388 970,35 Frcs. angewachsen. Den Inhabern der Genußscheine sollen nun nicht etwa nur diese 388 970,35 Frcs., sondern im ganzen 1 700 000 Frcs. zugewendet werden, oder 10 Frcs. auf je einen der noch nicht von der Gesellschaft zurückgekauften Genußscheine. Diese Gesamtleistung, wovon mehr als 1 300 000 Frcs. eine ganz freiwillige Zuwendung darstellen, entspricht dem auf Ende 1902 rückdiskontierten Betrag von 50 Frcs., auf welchen höchstens nach Ablauf der Konzessionsdauer die Inhaber der Genußscheine einen Anspruch gegenüber der Liquidationsmasse der Jura-Simplon-Bahn gehabt hätten, vorausgesetzt, daß dann ein Überschuß zu ihren Gunsten überhaupt in der Masse vorhanden gewesen wäre. Durch die in Aussicht genommene Zuwendung ist somit den Inhabern der Genußscheine ein sehr weitgehendes Entgegenkommen gezeigt worden. Diese Auffassung des Bundesrates wird nun allerdings von den Inhabern der Genußscheine nicht geteilt, und es hat ein Teil derselben ihre vermeintlichen Rechtsansprüche vor dem Bundesgericht geltend gemacht.

Digitized by Google

Inzwischen hatte der Bundesrat im April 1903 eine Vereinbarung mit einem Bankkonsortium, vertreten durch die Schweizerische Kreditanstalt in Zürich und die Kantonalbank von Bern, abgeschlossen, zufolge welcher der größte Teil der Aktien der Jura-Simplon-Bahn durch Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Bundesbahnobligationen in das Eigentum des Bundes übergegangen ist. Am 13. Oktober 1903 war der Bund Eigentümer von 99 965 Prioritätsaktien im Nennwerte von 49 982 500 Frcs. und 173 100 Stammaktien im Nennwerte von 34 620 000 Frcs. Außerdem ist den genannten Banken das Recht vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte den Umtausch der in ihrem Besitz befindlichen weiteren 300 Prioritätsaktien und 54 392 Stammaktien im Nennbetrage von 11 028 400 Frcs. zu beanspruchen. Im Besitze Dritter befanden sich nur noch 3 735 Prioritätsaktien im Nennbetrage von 1 867 500 Frcs. und 18 108 Stammaktien im Nennbetrage von 3 621 600 Frcs. oder etwa $5^1/_2$ % des Gesamtbetrages. Seit dem genannten Zeitpunkte sind noch weitere Aktien umgetauscht worden. Der Bund hat daher nunmehr als Hauptaktionär das Risiko der Liquidation zum größten Teil selbst zu tragen, wodurch seine Stellung allerdings nicht verbessert worden ist.

Auch dieser Rückkaufsvertrag vom 23. Oktober 1903 lehnt sich tunlichst an die mit der Schweizerischen Zentralbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Verträge über freihändigen Ankauf an.

Wie oben bemerkt, beträgt der Kaufpreis 104 Mill. Frcs. Die Auszahlung erfolgt jedoch erst Ende 1903, und es ist daher darauf vom 1. Januar 1903 an ein Zins von $3^1/_2$ % zu vergüten. Es ist das in der Weise vorgesehen, daß den Inhabern der Prioritäts- und Stammaktien gegen Auslieferung des Kupons No. 14 dieser Zins mit 17,50 Frcs. (auf 500 Frcs.) oder mit 7 Frcs. (auf 200 Frcs.) bezahlt wird, und daß der Zins auf die übrig bleibenden 2 880 000 Frcs. des Kaufpreises mit 100 800 Frcs. zu der Ende Dezember 1903 zu entrichtenden Kaufsumme geschlagen wird, so daß letztere statt auf 104 Mill. auf 104 100 800 Frcs. lautet. Für das Jahr 1902 haben die Aktionäre die regelmäßige Dividende von $4^1/_2$ % oder 4 % bezogen.

Der Vertrag enthält auch die Verpflichtung der Jura-Simplonbahn, den Bund in den Bauvertrag mit der Bauunternehmung des Simplontunnels eintreten zu lassen und nimmt Bezug auf eine Verpflichtung der letzteren.

Bestandteil und Voraussetzung des Vertrages ist ferner die oben erwähnte Abmachung mit den Simplon-Subventions-Aktionären. Diese werden von weiteren Einzahlungen über 40,8 % hinaus befreit,

Digitized by Google

während sie auf Geltendmachung ihrer Aktionärrechte verzichten. Diese Form des Verzichtes wurde an Stelle einer Abtretung dieser Rechte an den Bund gewählt, weil die Verpflichtungsscheine für die Simplonsubvention den Subvenienten eine Abtretung ihrer Subventionsaktien ausdrücklich untersagen.

Die Liquidationskosten sind der Jura-Simplon-Bahn auferlegt; zu ihrer Deckung erhält sie aus der Rückkaufssumme 1 180 000 Frcs.

Die Ratifikation des Vertrages durch die Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Simplon-Bahn ist am 20. November 1903 und durch die Bundesversammlung am 18. Dezember 1903 erfolgt.

Mit der Genehmigung dieses Vertrages sind alle gemäß Rückkaufsgesetz am 1. Mai 1903 zurückzukaufenden Bahnen auf dem Wege gütlicher Verständigung erworben worden. Der Bundesrat glaubte dieses Resultat mit Befriedigung hervorheben und die Ratifikation um so eher beantragen zu dürfen, als der künftige Ertrag der Jura-Simplon-Bahn, ohne Simplontunnel, zur Deckung der Verzinsung und Amortisation des Kaufpreises voraussichtlich ausreichen wird. Dabei ist allerdings nicht zu übersehen, daß der dringende Ausbau des Netzes und die ebenso dringliche Ergänzung des Rollmateriales die Zinslast noch bedeutend steigern werden, und daß die notwendige Verbesserung der Gehälter des Personals die Betriebsausgaben wesentlich erhöhen wird, während die Herabsetzung der Personen- und Gütertarife vorübergehend eine Schmälerung der Einnahmen bedingt. Laut der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1902 hat der Überschuß der Jura-Simplon-Bahn 6 836 931,35 Franken betragen. Die Verzinsung und Tilgung für den Bund ist zu berechnen nach dem Kaufpreise von 104 Mill. Frcs., nach der Ergänzungseinlage in den Erneuerungsfonds von rund $6^3/_4$ Mill. Frcs. (Abzug für Minderwert von 18 757 236 Frcs. weniger 12 071 431,90 Frcs. vorhandene Erneuerungsfonds), nach der Einlage in die Hilfs- und Pensionskasse von $4^1/_2$ Mill. Frcs. und nach der zu bildenden Reserve für außerordentliche Pensionen von 1 Mill. Frcs.; somit im ganzen nach rund $116^1/_4$ Mill. Frcs., was jährlich rund 4 650 000 Frcs. erfordert; daher bleibt eine Differenz von mehr als 2 Mill. Frcs. zur Deckung der allerdings sicher eintretenden Mehrbelastung der Bundesbahnen für das Netz der Jura-Simplon-Bahn.

Da im Rückkaufsvertrage vorgesehen ist, daß auch alle den Simplontunnel betreffenden Rechte und Pflichten auf den Bund übergehen, mußten die Beziehungen zu der Bauunternehmung des Simplontunnels, Brandt, Brandau & Cie. in Winterthur, ebenfalls im voraus klargestellt werden. Im Bauvertrage vom 15. April 1898 über die Herstellung des Simplontunnels zwischen der Jura-Simplon-

Digitized by Google

Bahn und der genannten Bauunternehmung war nämlich der Eintritt des Bundes in diesen Vertrag für den Fall des Rückkaufes nicht ausdrücklich vorgesehen, und die Bauunternehmung erklärte, diesen Eintritt nur bedingungsweise annehmen zu wollen. Es hatten sich nämlich Anstände zwischen ihr und der Jura-Simplon-Bahn ergeben, weil die Bauunternehmung behauptete, durch unvorhergesehene Schwierigkeiten in der Bauausführung, veranlaßt namentlich durch außergewöhnlich hohe Steigerung der Temperatur im Innern des Tunnels, durch starken Wasserzufluß und durch zum Teil schlechte Beschaffenheit des zu durchbohrenden Gesteins, in ihren finanziellen Verhältnissen derart benachteiligt zu sein, daß ihr eine Aufbesserung der im Vertrag vorgesehenen Pauschalsumme gebühre. Zu einem Eintritte des Bundes in den Bauvertrag wollte sich die Bauunternehmung nur unter der Voraussetzung verstehen, daß vorher ihre Mehrforderungen anerkannt würden. Mit Rücksicht auf die großen Summen, welche gefordert wurden, sah sich der Bundesrat veranlaßt, vorerst ein Gutachten Sachverständiger über die bestehenden Differenzen einzuholen. Nach eingehender Prüfung und vielfachen Verhandlungen gelangten die Sachverständigen zu dem Resultate, daß die Mehrforderungen der Bauunternehmung rechtlich nur zu einem ganz kleinen Teile begründet seien, daß aber allerdings während des Baues unvorhergesehene Momente zutage getreten seien, deren finanzielle Konsequenzen billigerweise nicht der Bauunternehmung allein auferlegt werden könnten; eine gewisse Erhöhung der für Herstellung des ersten Tunnels zu entrichtenden Summen, sowie auch eine Erhöhung des Pauschalpreises für den zweiten Tunnel erscheine daher billig; ebenso entspreche eine angemessene Verlängerung der Vollendungsfrist für den ersten Tunnel den obwaltenden Verhältnissen. Dagegen würde es dem Wesen des abgeschlossenen Pauschalvertrages widersprechen, wenn das Risiko für etwa eintretende weitere ungünstige Bauverhältnisse ganz oder auch nur teilweise der Bauunternehmung abgenommen und dem Bunde auferlegt würde. Von dieser Auffassung ausgehend, ist mit Zustimmung des Bundesrats am 9. Oktober 1903 zwischen der Jura-Simplon-Bahn in Liquidation und der Bauunternehmung ein zweiter Nachtrag zum Simplon-Bauvertrag vereinbart worden, welcher der Bauunternehmung im wesentlichen folgende Vorteile zusichert: Die Vergütung für die zum Tunnelbau erforderlichen Anlagen (für mechanische Bohrung, Lüftung, Abkühlung und gesundheitspolizeiliche Einrichtungen) wird von 7 000 000 Frcs. auf 8 400 000 Frcs. erhöht. Die Pauschalsumme für Herstellung des ersten Tunnels mit Inbegriff der Anlage eines Ausweichgleises in der Mitte des Tunnels wird von 47 500 000 Frcs.

Digitized by Google

auf 48 723 000 Frcs. erhöht. Für die Fortführung der Tunnelarbeiten nach Erreichung der Tunnelmitte und speziell im Gegengefälle wird eine Zulage von 300 Frcs. und 250 Frcs. für das laufende Meter bewilligt. Ebenso wird eine Vergütung für Herstellung eines größeren Wasserablaufkanals auf der Südseite zugestanden. Alle diese Aufbesserungen werden rund eine Summe von 3 900 000 Frcs. ausmachen. Die Bauunternehmung bleibt verpflichtet, auf ein innerhalb von zwei Jahren nach der Betriebseröffnung des ersten Tunnels gestelltes Begehren der Jura-Simplon-Bahn oder des Bundes den zweiten Tunnel während einer Frist von vier Jahren für eine Pauschalsumme fertig zu stellen; die Pauschalsumme wird von 15 Millionen auf 19 500 000 Frcs. erhöht. Die Gesellschaft sowie der Bund sind jedoch befugt, die Ausführung des zweiten Tunnels einem anderen Unternehmer zu vergeben oder ihn in Regie herzustellen, ohne daß die Bauunternehmung deshalb eine Entschädigung beanspruchen dürfte. Dabei ist zu beachten, daß laut Vertrag die vorhandenen Anlagen nach Vollendung des ersten Tunnels auf den Bund übergehen, was die Bauausführung durch einen Konkurrenten oder in Regie erleichtern würde. Die Vollendungsfrist für den ersten Tunnel wird vom 30. April 1904 bis 30. April 1905 verlängert, dagegen der Betrag sowohl der Prämie bei früherer Vollendung als der Verspätungsbuße von 5000 Frcs. auf 2000 Frcs. für den Tag herabgesetzt. Die Bauunternehmung verzichtet dagegen auf alle Reklamationen, welche sie bisher, gestützt auf den Bauvertrag, erhoben hat. Ferner anerkennt sie ausdrücklich das Recht der Jura-Simplon-Bahn, den Bund in alle Rechte und Pflichten des Bauvertrages vom 15. April 1898 mit Nachträgen eintreten zu lassen und verpflichtet sich, den Bund an Stelle der Jura-Simplon-Bahn als Vertragskontrahenten anzunehmen.

Ein Begehren der Bauunternehmung, ihr die Zusicherung zu erteilen, daß, falls künftig neue Bauschwierigkeiten entstehen sollten, der Bund bereit sei, sie wiederum durch Aufbesserungen schadlos zu halten, ist abgelehnt worden.

Mit Abschluß dieses zweiten Nachtrages vom 9. Oktober 1903 zum Bauvertrag für Ausführung des Simplontunnels sind alle Schwierigkeiten beseitigt, und zwar durch Übernahme von Mehrleistungen durch die Jura-Simplon-Bahn oder den Bund, welche von den Sachverständigen des Bundesrats als in billiger Weise der Sachlage entsprechend bezeichnet worden sind. Diese Mehrleistungen von rund 8,4 Millionen betragen 12 % der ursprünglichen Pauschalsumme von 69½ Millionen.

Zufolge der erwähnten fünf Rückkaufsverträge sind die Linien

Digitized by Google

UNIVERSITY

der Schweizerischen Zentralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn mit Inbegriff der Bahn Wohlen—Bremgarten am 1. Januar 1902, diejenigen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Toggenburgerbahn am 1. Juli 1902 und diejenigen der Jura-Simplon-Bahn am 1. Mai 1903 in den Betrieb der Bundesbahnverwaltung übergegangen. Die Fortsetzung des Baues des Simplontunnels wurde ihr auf den 1. Januar 1904 übertragen; mit dem Bau des Rickentunnels hat sie am 17. November 1903 begonnen.

Der nachstehenden Bilanz der Schweizerischen Bundesbahnen Ende 1903 ist der Vermögensstand sämtlicher zum 1. Mai 1903 verstaatlichten Hauptbahnen zu entnehmen. Da der freihändige Ankauf der Jura-Simplon-Bahn trotz der Betriebsübernahme am 1. Mai 1903 erst Ende 1903 in Kraft trat, kann erst diese Bilanz als Orientierung angenommen werden, obwohl sie auch die während des Jahres 1903 eingetretenen Änderungen in sich schließt.

Zu den einzelnen Posten der Bilanz ist zu bemerken:

Aktiven: Das Baukonto mit 836 625 889,91 Frcs. ist identisch mit der Summe desjenigen der vier verstaatlichten Bahnen und umfaßt nur die Bauausgaben, die laut Rechnungsgesetz als wirkliche Baukosten anerkannt werden. Insoweit solche Baukosten noch nicht endgültig abgerechnet sind und die Genehmigung der Aufsichtsbehörde noch nicht erhalten haben, werden sie in der Bilanz als unvollendete Bauobjekte aufgeführt mit 78 981 936,56 Frcs. Deren bedeutendsten Posten bilden die Ausgaben für den Simplontunnel mit 47 201 971,99 Frcs. Der Überschuß des Rückkaufspreises über die Aktiven der früheren Gesellschaften (80 769 321,52 Frcs.) stellt im wesentlichen den Unterschied zwischen dem Baukonto und dem bezahlten Ankaufspreis dar, welch letzterer gleich dem kommerziellen Wert, dem Ertragswert der zurückgekauften Bahnunternehmungen ist. Es ergibt sich, daß diese Differenz bei den vier Bahngesellschaften eine sehr verschiedene war, entsprechend der Rentabilität, welche im kapitalisierten Reinertrag ihren Ausdruck fand und den von den Gesellschaften bis zur Verstaatlichung vorgenommenen Abschreibungen. Er beträgt bei der Zentralbahn rund 43 380 000 Frcs., bei der Nordostbahn 19 800 000 Frcs., bei den Vereinigten Schweizerbahnen 5 980 000 Frcs. und bei der Jura-Simplon-Bahn 11 600 000 Frcs. Die zu amortisierenden Verwendungen (8 041 854,52 Frcs.) berühren die zurückgekauften Bahnen nicht, dieselben sind auf Vorgänge seit der Verstaatlichung zurückzuführen und betreffen einerseits Kursverluste an den von der Bundesbahnverwaltung begebenen Anleihen (6 652 199,90 Frcs.) und

Digitized by Google

Aktiven.	Frcs.	Frcs.
I. Baukonto:		
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen	702 545 266,98	
b) Rollmaterial	122 617 811,46	
c) Mobiliar und Gerätschaften	11 462 811,47	836 625 889,91
II. Unvollendete Bauobjekte:		
Zentralverwaltung	486 981,15	
Kreis I	4 454 155,36	
Kreis II	634 764,83	
Kreis III	1 094 653,90	
Kreis IV	510 140,66	
Bahnhof St. Gallen	3 907 718,76	
Verlegung der Elsässer-Linie in Basel	4 139 840,56	
Bahnhof Basel	16 460 061,75	
Rickenbahn	91 647,60	
Simplonbahn	47 201 971,99	78 981 936,56
IIIa. Überschuß des Rückkaufspreises über die Aktiven der früheren Gesellschaften:		
Zentralbahn	43 377 979,16	
Nord-Ost-Bahn	19 799 304,00	
Vereinigte Schweizerbahnen	5 977 316,16	
Jura-Simplon-Bahn	11 614 722,50	80 769 321,82
IIIb. Zu amortisierende Verwendungen:		
a) Kursverluste auf Obligationsemissionen	6 652 199,90	
b) Baukosten für Bahnhof- und Stationsumbauten	1 389 654,32	8 041 854,22
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte:		
Dampfboote auf dem Bodensee		1 719 363,60
V. Verfügbare Mittel:		
a) Kassen, Wechsel und Bankguthaben	103 546 665,49	
b) Wertschriften	86 990 001,50	
c) Entbehrliche Liegenschaften	4 115 881,58	
d) Materialvorräte	17 892 666,91	
e) Verschiedene Debitoren 51 311 654,45 Fr.		
dazu: durch die Kassen im Jahre 1904 regulierte Einnahmen des Jahres 1903 6 027 837,97 „	57 339 532,42	269 884 747,50
		1 276 023 114,01

Digitized by Google

bahnen auf 31. Dezember 1903.

Passiven.	Frcs.	Frcs.
I. Konsolidierte Anleihen:		
a) Schweizerische Eisenbahnrente	75 000 000,00	
b) Anleihen der S. B. B. von 1899	350 000 000,00	
c) Anleihen der S. B. B. von 1903	150 000 000,00	
d) Anleihen der S. Z. B.	120 015 500,00	
e) Anleihen der N. O. B.	146 628 000,00	
f) Anleihen der V. S. B.	37 520 600,00	
g) Anleihen der J. S. B.	195 988 000,00	1 075 152 100,00
II. Amortisations-Konto	.	4 307 336,35
III. Schwebende Schulden:		
a) Verfallene Obligationen und Coupon .	1 440 395,50	
b) Noch nicht verfallene Ratazinse . . .	4 918 964,80	
c) Guthaben der Unterstützungs- und Kautionskassen:		
1. Hilfskasse der Angestellten der J. S. B. . . . . 255 019,85 Fr.		
2. Krankenkasse der ständigen Arbeiter der J. S. B. 7 173,91 „		
3. Bürgschaftsgenossenschaft der J. S. B. . . . 824,49 „		
4. Hilfskasse der Angestellten der S. Z. B. . . . . 32 951,12 „		
5. Krankenkasse der ständigen Arbeiter der S. Z. B. 6 164,20 „		
6. Fonds für außerordentliche Unterstützungen der S. Z. B. . . . . 5 064,45 „		
7. Hilfskasse der Angestellten der N. O. B . . . . 5 920,09 „		
8. Krankenkasse der ständigen Arbeiter der N. O. B. 9 823,32 „		
9. Krankenkasse der Regiearbeiter der N. O. B. . . 598,92 „		
10. Hilfskasse der Angestellten der V. S. B. . . . . 35 749,12 „		
11. Krankenkasse der Arbeiter der V. S. B. . . . . 2 571,30 „		
12. Bürgschaftsgenossenschaft der V. S. B. . . . 12 002,85 „	354 216,98	
d) Kautionen von Unternehmern und Lieferanten	554 844,45	
e) Liquidationskommission J. S. Rückkaufspreis laut Vertrag vom 23. Oktober 1903	104 100 800,00	
f) Subvention des Kantons St. Gallen für den Bau der Rickenbahn	2 750 000,00	
g) Verschiedene Kreditoren . 1 826 411,81 Fr.		
dazu: durch die Kassen im Jahre 1904 regulierte Ausgaben des Jahres 1903 23 159 146,63 „	24 985 558,44	139 104 789,17
IV. Spezial-Fonds:		
a) Erneuerungsfonds	55 510 204,20	
b) Fonds zur Deckung ehemaliger Pensionen der J. S.	918 011,30	56 428 215,50
V. Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung .	.	1 030 681,99
		1 276 023 114,01

Digitized by Google

andererseits Abschreibungen, welche laut Rechnungsgesetz für bei Umbauten untergegangene Bauwerte vorzunehmen waren. Während solche Abschreibungen von geringerem Belang sofort der Betriebsrechnung belastet werden, ist für große Beträge nach und nach Amortisation in Aussicht genommen. Diese Abschreibungen sind ganz unabhängig von den Amortisationen zur Tilgung des gesamten Anlagekapitals der Bundesbahnen innerhalb einer Frist von 60 Jahren, worüber unten zu sprechen ist. Als Nebengeschäft verbleibt den Bundesbahnen nur die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee (1 719 363,60 Frcs.), nachdem die Dampfboote auf dem Zürchersee, deren Betrieb jährlich erhebliche Ausfälle ergab, unentgeltlich an eine Aktiengesellschaft abgetreten worden sind. Der letzte Aktivposten, verfügbare Mittel, umfaßt mit 269 884 747,90 Frcs. alle von den Bahngesellschaften übernommenen Kassenbestände, mit Einschluß der Wechsel und Bankguthaben, die Wertschriften, die Liegenschaften, die nicht zur Bahnanlage gehören, wovon ein erheblicher Teil für künftige Erweiterungsbauten vorsorglich angekauft worden ist, die Materialvorräte und verschiedene Guthaben. Es ist selbstverständlich, daß in diesem Posten jedes Jahr ganz bedeutende Änderungen zu verzeichnen sind.

Die Passiven der Bilanz verzeichnen in erster Linie die konsolidierten Anleihen mit 1 075 152 100 Frcs.; dieselben umfassen außer den von den verstaatlichten Bahnen übernommenen Anleihen im Betrage von 500 152 100 Frcs. die vom Bunde selbst begebenen Anleihen, 4 % Eisenbahnrente und $3^1/_2$ % Bundesobligationen im Betrage von 575 000 000 Frcs. Auch in diesen Positionen sind vom jeweiligen Übergange der Bahnen an den Bund bis Ende 1903 mehrfache Änderungen durch Rückzahlung und Konversion der alten Anleihen eingetreten. Das Amortisationskonto beträgt 4 307 336,35 Frcs. Dieses beruht auf der Vorschrift des Rückkaufsgesetzes, daß innerhalb 60 Jahre das gesamte Anlagekapital der Bundesbahnen getilgt werden muß, mit der Beschränkung, daß vom Rollmaterial nur 30 % abzuschreiben sind. Diese gesetzliche Amortisation des in den Bundesbahnen angelegten Kapitals kann mit der Operation der Rückzahlung der Anleihetitel nicht zusammenfallen. Die Eisenbahnrente von 1900 kann nämlich bis 1920 nicht gekündigt werden, und sie ist auch mit keinem Amortisationsplan versehen; das $3^1/_2$ proz. Bundesbahnanlehen ist auf 10 Jahre fest, und sein Amortisationsplan erstreckt sich von 1911 bis 1962; die Anleihen der früheren Gesellschaften sind entweder an bestimmten Fälligkeitsterminen rückzahlbar oder planmäßig innerhalb verschiedener Zeiträume zu amortisieren. Es ist daher jedes Jahr in

Digitized by Google

die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung eine derart berechnete Amortisationsquote einzustellen, daß innerhalb 60 Jahre das Anlagekapital vollständig amortisiert wird; diese Quote ist unter Berücksichtigung des mittleren Zinsfußes der Anleihen jährlich festzusetzen. Wenn auch das Gesetz von Amortisation der Anleihen spricht, hat sich diese Amortisation nicht auf den gesamten Gegenwert dieser Anleihen in den Aktiven zu erstrecken; insbesondere brauchen die verfügbaren Mittel (Portefeuille, Materialvorräte usw.) nicht amortisiert zu werden. Bezüglich der Amortisation des Zuwachses zum Anlagekapital durch Neubauten und Rollmaterialanschaffungen wurde festgesetzt, daß hierfür jedes Jahr eine neue sechzigjährige Amortisationsperiode zu beginnen habe. Ende 1963 wird daher nur das Ende 1903 vorhandene und durch die Bilanz ausgewiesene Anlagekapital vollständig getilgt sein, dessen Vermehrung im Laufe der Jahre dagegen erst nach und nach. Die Organisationskosten der Bundesbahnverwaltung sind in dieser Amortisation nicht zu berücksichtigen. Ursprünglich war angenommen, dieselben gemäß den Vorschriften des Obligationenrechtes in einer fünfjährigen Periode abzuschreiben. Das Rechnungsergebnis des Jahres 1902 war aber ein so günstiges, daß aus demselben ihr voller Betrag mit 1 312 282,74 Frcs. getilgt wurde. Für die schwebenden Schulden (139 104 780,17 Frcs.) ist die Erläuterung in der Bilanz selbst enthalten.

Die Spezialfonds bestehen nur noch im Erneuerungsfonds der Bundesbahnen und im Fonds zur Deckung ehemaliger Pensionen der Jura-Simplon-Bahn. Letztere Bahnunternehmung hatte über die aus der Pensions- und Hilfskasse sich ergebenden Unterstützungen hinaus einzelnen Beamtenkategorien weitere Rücktrittsgehälter zugesichert, für deren kapitalisierten Gegenwert ihr beim Rückkauf eine Million Francs abgezogen wurde; nach Abrechnung der schon im Jahre 1903 fälligen Leistungen verblieben Ende 1903 918 011,30 Frcs. Der Erneuerungsfonds beträgt Ende 1903 55 510 204,20 Frcs. Derselbe ist gebildet aus den von den verstaatlichten Bahnen übernommenen Erneuerungsfonds, aus den Beträgen, die wegen Minderwertes der vorhandenen Anlagen den Bahngesellschaften vom Rückkaufswerte in Abzug gebracht wurden, und aus dem Überschuß der reglementarischen Einlagen in den Erneuerungsfonds über die Entnahmen aus demselben seit dem jeweiligen Übergang der Bahnen an den Bund. Laut den Eingangsbilanzen hat der vorhandene Erneuerungsfonds betragen bei

Digitized by Google

der Zentralbahn	2 832 450,53	Frcs.
„ Nordostbahn	11 177 999,58	„
den Vereinigten Schweizerbahnen . .	5 193 164,98	„
der Jura-Simplon-Bahn	12 071 431,90	„
zusammen . .	31 275 046,99	Frcs.

und die dem Erneuerungsfonds der Bundesbahnen gutgebrachten Abzüge von der Rückkaufssumme für Minderwert der vorhandenen Anlagen bei

der Zentralbahn	6 765 071,47	Frcs.
„ Nordostbahn	3 422 000,42	„
den Vereinigten Schweizerbahnen . .	897 964,07	„
der Jura-Simplon-Bahn	6 685 804,10	„
zusammen . .	17 770 840,06	Frcs.

Der Rest von 6 464 317,15 Frcs. ergibt sich aus dem Überschuß der Einlagen über die Entnahmen; nur für das Jahr 1903 betrug derselbe für ein Bahnnetz von 2450 km Länge 2 112 292,75 Frcs. Die Bundesbahnen mußten sich bei Bemessung der Einlagen an das vom Bundesrat am 12. Juni 1899 erlassene Regulativ halten; ob die vorgeschriebenen Einlagen das Richtige treffen, wird sich ergeben, wenn der von den Hauptbahnen erhobene Rechtsstreit vom Bundesgericht entschieden sein wird. Die streitigen Fragen sind von einer aus anerkannten Autoritäten des Auslandes zusammengesetzten Sachverständigenkommission zu beantworten. Zufolge der Verstaatlichung der anderen Bahnen ist nur noch die Gotthardbahn Prozeßpartei. Alle anderen bei den Bahnverwaltungen vorhandenen Spezialfonds sind beim Rückkauf aufgehoben worden, es betrifft das bei der Zentralbahn den Reservefonds (3 375 000 Frcs.), bei der Nordostbahn den Reservefonds (1 036 798,39 Frcs.), den Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen (39 945,55 Frcs.) und eine außerordentliche Reserve (1 431 472 Frcs.), bei den Vereinigten Schweizerbahnen den Reservefonds (1 000 000 Frcs.), eine Reserve für Haftpflichtfälle (139 803,15 Frcs.), eine verfügbare allgemeine Reserve (2 364 547,44 Francs), reservierte Einnahmen für Verkehrsabrechnungen (841 081,86 Francs) und einen Amortisationsfonds (200 000 Frcs.), bei der Jura-Simplon-Bahn den Fonds zur Deckung von Unfallentschädigungen (238 452,36 Frcs.), den Fonds zur Amortisation von Genußscheinen (388 970,35 Frcs.) und den Amortisationsfonds (8 764 023,19 Frcs.).

Zu erwähnen ist noch, obwohl dieses Verhältnis nicht die Bilanz der Bundesbahnen, sondern nur die Übergangsbilanzen der Bahngesellschaften berührt, daß folgende Beträge für die bei den

Digitized by Google

Pensions- und Hilfskassen der verstaatlichten Bahnen bestehenden versicherungstechnischen Fehlbeträge von der Rückkaufssumme in Abzug gebracht worden waren und von der Bundesbahnverwaltung in Wertschriften in die genannten Kassen eingelegt wurden:

Zentralbahn	1 253 224,25	Frcs.
Nordostbahn	1 446 448,13	„
Vereinigte Schweizerbahnen . .	1 941 692,39	„
Jura-Simplon-Bahn	4 500 000,00	„
zusammen . . .	9 141 364,77	Frcs.

Leider haben die bisherigen versicherungstechnischen Untersuchungen ergeben, daß die Fehlbeträge zu niedrig bemessen sind und die Bundesbahnverwaltung für die Pensions- und Hilfskassen ihrer Beamten und Angestellten noch ganz bedeutende Opfer wird bringen müssen.

Bundesgesetzgebung für die Bundesbahnen.

Besoldung der Eisenbahnbediensteten.

Um die erforderliche Grundlage für die Durchführung des Staatsbahnbetriebes zu schaffen, war der Erlaß wichtiger Bundesgesetze erforderlich; das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897[1]), betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen (Archiv 1898 S. 430 u. ff.). hatte nur die Grundzüge für diese Organisation festgelegt. Die vom Bundesrate dazu erlassene Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 konnte nur innerhalb des gesetzlichen Rahmens die näheren Ausführungsbestimmungen festsetzen. Von allgemeinem Interesse ist darin die Einteilung des Bundesbahnnetzes in vier Kreise (mit der i. J. 1909 bevorstehenden Verstaatlichung der Gotthardbahn werden es deren fünf sein). Der Kreis I umfaßt im wesentlichen die Linien der französisch sprechenden Schweiz, der Kreis II die Linien der Zentralbahn und die in der deutschen Schweiz gelegenen der Jura-Simplon-Bahn mit Inbegriff der Juralinien im Kanton Bern, d. h. die Bahnen zwischen den Linien Bern—Biel einerseits und Basel – Olten—Luzern andererseits, diese Linien inbegriffen. Die Kreise III und IV teilen

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1897 S. 1236, 1898 S. 610 ff.

Digitized by Google

sich in die früheren Linien der Nordostbahn mit Inbegriff der Gemeinschaftsbahnen der Aargauischen Südbahn und der Bötzbergbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen. Die Grenzlinie zwischen ihnen reicht im wesentlichen von Schaffhausen über Winterthur bis zum Ricken. Für die Einzelheiten der Organisation ist auf die Vollziehungsordnung selbst zu verweisen.

In erster Linie war das Anstellungsverhältnis des Personals der Bundesbahnen gesetzlich zu ordnen; maßgebend ist hierfür das Bundesgesetz vom 29. Juni 1900, betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen.[1]) Der Bundesrat hatte der Bundesversammlung seinen Entwurf mit Botschaft vom 1. Dezember 1899 vorgelegt und vorgeschlagen, nach den gleichen Grundsätzen zu verfahren, die für das Bundesgesetz vom 2. Juli 1897, betreffend die Besoldungen der eidgenössischen Beamten und Angestellten, maßgebend waren.

Beibehalten wurde das System, nach dem das Besoldungsgesetz eine Anzahl von Klassen mit einem Minimum und Maximum der Besoldung aufstellt und die Beamten bezeichnet, die in jede dieser Klassen einzuteilen sind. Im Rahmen dieser Klassen sind vom Bundesrat die Besoldungen für jede einzelne Beamtenkategorie festzustellen. Während im allgemeinen Besoldungsgesetz jeder Beamte einer Klasse mit dem Besoldungsminimum beginnt und nur das zu erreichende Maximum für jeden Beamten innerhalb der nämlichen Klasse ein anderes sein kann, sind die Anstellungsverhältnisse der Bundesbahnbeamten so mannigfaltige, daß auch die Anfangsgehälter innerhalb einer Klasse verschieden bemessen werden mußten, da die Bestimmungen des Besoldungsgesetzes im allgemeinen sich an die zurzeit bei den Bahnverwaltungen bestehenden Besoldungsverhältnisse anzuschließen hatten. Die Gehaltsfestsetzungen hatten sich während einer langen Reihe von Jahren in Anpassung an die allgemeinen Lebensverhältnisse und die an die einzelnen Beamten zu stellenden dienstlichen Ansprüche entwickelt. Insoweit diese nicht befriedigende waren, war anläßlich der Lohnbewegung in den Jahren 1895/1896 eine erhebliche Verbesserung eingetreten, so daß im ganzen die Ansätze des Besoldungsgesetzes richtige wurden, wenn sie nicht unter den Gehältern blieben, die bei den zum 1. Mai 1903 zurückzukaufenden Bahnen, Jura-Simplon-Bahn, Zentralbahn, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen, bestanden. Dabei sollte der Grundsatz gelten, daß in der Regel die jeweilen bei einer der genannten Bahnen für eine Beamtenkategorie festgesetzten

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1900 S. 1449.

Digitized by Google

höchsten Sätze Anwendung finden, wenigstens soweit es sich um die mittleren und unteren Beamten und Angestellten handelt. Eine Übernahme der zum Teil höheren Gehaltsnormen der Gotthardbahn konnte deswegen nicht ohne weiteres stattfinden, weil die Lebensverhältnisse ihrer Beamten zum Teil eigenartige sind, die eine bessere Bezahlung rechtfertigen; z. B. der Aufenthalt deutsch-schweizerischer Beamtenfamilien in der italienisch sprechenden Schweiz. Wenn die für Ausnahmeverhältnisse passenden Gehälter ohne weiteres auf die in normalen Beziehungen befindlichen Beamten angewendet worden wären, hätte sich eine nicht gerechtfertigte, ganz erhebliche Mehrausgabe ergeben.

Mit Rücksicht auf die große Zahl der verschiedenen Beamten mit den mannigfaltigsten Verrichtungen, welche eine große Zahl von Gehaltsfestsetzungen notwendig machten, reichte die Klasseneinteilung des allgemeinen Besoldungsgesetzes, trotz der innerhalb der einzelnen Klassen zu normierenden Stufen, nicht aus; statt der daselbst bestimmten sieben Klassen waren neun erforderlich. Es ist nun folgende Einteilung vorgesehen:

I.	Klasse	10 000—15 000 Frcs.
II.	„	6 000—10 000 „
III.	„	5 000— 8 000 „
IV.	„	4 000— 7 000 „
V.	„	3 000— 5 000 „
VI.	„	2 400— 5 000 „
VII.	„	1 800— 3 600 „
VIII.	„	1 500— 2 700 „
IX.	„	1 200— 2 200 „

Bezüglich der Zuteilung der Beamten in die einzelnen Klassen verweisen wir auf die als Anlage 4[1]) abgedruckte Gehaltsordnung.

In Übereinstimmung mit dem allgemeinen Besoldungsgesetz ist der Grundsatz aufgenommen, daß jeder volljährige und im Dienst der Bundesbahnen voll beschäftigte Beamte und Angestellte mindestens ein Jahresgehalt von 1 200 Frcs. erhalten soll. Die Besoldung von Angestellten dagegen, die noch nicht volljährig sind oder nicht im ausschließlichen Dienst der Bundesbahnen stehen, kann unter diesem Minimum gehalten werden. Die Besoldung der weiblichen Angestellten soll die gleiche sein wie die der männlichen. (Der Entwurf des Bundesrates hatte geringere Bezahlung zugelassen.)

[1]) S. Seite 177.

Digitized by Google

Die Einreihung der Beamten in die Klassen findet durch das Gesetz selbst statt, die Festsetzung der Mindest- und Höchstbesoldung für die einzelnen Beamten dagegen durch den Bundesrat auf Antrag der Generaldirektion.

Beim Eintritt eines Beamten oder Angestellten gilt die Minimalbesoldung als Regel. Immerhin sollen tüchtige Leistungen in bisheriger Stellung, besondere Fähigkeiten, sowie die örtlichen Lebensverhältnisse berücksichtigt werden. Beim Eintritt eines Beamten oder Angestellten aus einer unteren Klasse in eine höhere oder aus einer Dienstabteilung in eine andere ist bei der Festsetzung der Besoldung das Gesamtdienstalter zu berücksichtigen. Auf alle Fälle soll mindestens die bis zu diesem Zeitpunkte bezogene Besoldung verabfolgt werden.

Für die regelmäßig eintretenden Gehaltsaufbesserungen wurde das System des allgemeinen Besoldungsgesetzes angenommen und für die Klassen III bis einschl. IX auch die periodische Erhöhung von je 300 Frcs. für eine Amtsdauer von drei Jahren. Da für die I. und II. Klasse die Erreichung des Höchstgehalts bei einer Differenz von 3 000 Frcs. erst mit zehn Perioden oder 30 Jahren eintreten würde, wurde für diese Klassen eine Steigerung von je 500 Frcs. vorgesehen. Umgekehrt hatte der Bundesrat für die IX. Klasse eine Steigerung von 200 Frcs. für drei Jahre als genügend erachtet, da bei den verstaatlichten Bahnen die Aufbesserung bei diesen Stellen eine wesentlich geringere war; sie wechselte für das Jahr zwischen 13,35 und 60 Frcs. Die Bundesversammlung bestimmte aber auch für die unterste Klasse eine Erhöhung von je 300 Frcs., was eine ganz bedeutende Ausgabenvermehrung bedingt. Dienstwohnungen werden zu einem billigen Ansatz in Rechnung gebracht, Dienstkleidungen dagegen unentgeltlich verabfolgt. Der Verwaltungsrat hat das Reglement zu erlassen, das die Nebenbezüge des Personals bestimmt, die in den Besoldungsansätzen nicht enthalten sind (Kilometergelder, Ersparnisprämien, Reiseentschädigungen u. dgl.). Dabei ist auch die Frage zu entscheiden, inwiefern den öfter vom Personale geäußerten Wünschen entsprochen werden kann, einen Teil der Nebenbezüge in feste Gehaltsquoten umzuwandeln.

Da der Eisenbahndienst die volle Arbeitskraft der Beamten und Angestellten in Anspruch nimmt, wird verlangt, daß sie ohne besondere Ermächtigung weder eine andere Stelle annehmen noch einen Nebenberuf ausüben.

Die Höhe der Löhne der im Tagelohn angestellten Arbeiter der Bundesbahnen wird von der Generaldirektion und von den

Digitized by Google

Kreisdirektionen je für die von ihnen angestellten Arbeiter im Rahmen eines vom Verwaltungsrate der Bundesbahnen zu erlassenden Reglements bestimmt. Dieses Reglement wird auch die Grundsätze für Aufbesserung der Löhne nach Maßgabe der Dauer des Dienstverhältnisses feststellen.

Die Bundesbahnverwaltung hat darauf Bedacht zu nehmen, nach und nach ständige Arbeiter der hierzu geeigneten Dienstkategorien zu Angestellten zu ernennen. Diejenigen ständigen Arbeiter, die Alters halber nicht mehr zu Angestellten ernannt werden können, sind bei entsprechenden Leistungen mit Bezug auf die Löhnung den Angestellten der nämlichen Kategorie gleichzustellen.

Die im Gesetz enthaltene Klasseneinteilung erhielt, wie oben bemerkt, ihre vollständige Ausgestaltung mit der vom Bundesrate auf Antrag der Generaldirektion erlassenen Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 (Anlage 4).[1])

Mit der angenommenen Klasseneinteilung haben allerdings nicht alle Direktoren und Oberbeamte das von ihnen bei den Privatbahnen bezogene Gehalt erhalten; mit Rücksicht auf die für andere Staatsbeamten bestehenden Normen konnte trotz der für den Eisenbahndienst in Betracht kommenden Verschiedenheiten nicht höher gegangen werden. Dagegen wurde das gesamte mittlere und niedere Personal mindestens gleich gut gestellt. Für die große Mehrzahl ergab sich bei Durchführung der Gehaltsordnung am 1. Mai 1903 eine mäßige Besserstellung.

Bei Erledigung von Stellen durch Todes- oder Krankheitsfälle kann ein Nachgenuß der Besoldung bis auf ein Jahr eintreten. Die Entscheidung je nach den Umständen des einzelnen Falles steht der Generaldirektion zu. Sie wird darüber verfügen, welche Personen zum Bezuge des Besoldungsnachgenusses berechtigt sind, und es ist jede Beschlagnahme oder Pfändung seitens etwaiger Gläubiger ausgeschlossen. Für Personen, die gegenüber den Pensions- und Hilfskassen pensionsberechtigt sind, kann ein solcher Nachgenuß der Besoldung nur für einen Monat nach dem Todesfall bewilligt werden. Auf Beamte und Angestellte, die bei ihrem Eintritt in die Verwaltung der Bundesbahnen nur provisorisch gewählt worden sind, finden vorstehende Bestimmungen während der Dauer des Provisoriums keine Anwendung.

Für den Fall, daß Beamte der zurückzukaufenden Bahnen schon vor dem 1. Mai 1903 in den Dienst der Bundesbahnen übertreten,

---

[1]) S. Seite 177.

Digitized by Google

sei es, daß sie zur Vorbereitung des Rückkaufes in die Bundesbahnverwaltung gewählt werden, sei es, daß sie zufolge einer Verständigung über vorherigen Übergang einer Bahn in das Eigentum des Bundes in dessen Dienst übertreten, werden sie bis zum Tage des konzessionsgemäßen Rückkaufs bei ihren bisherigen Bezügen geschützt.

Das sind die wesentlichsten Bestimmungen des Besoldungsgesetzes, das am 1. Mai 1903 auf dem ganzen Bundesbahnnetz vollständig durchgeführt worden ist.

Die Tarife.

Von großer Bedeutung für die Volkswirtschaft der Schweiz wie für die Finanzlage der Bundesbahnen ist das Bundesgesetz über das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901.[1]) Schon mit Botschaft vom 17. November 1899 hatte der Bundesrat der Bundesversammlung hierzu einen Entwurf vorgelegt. Da mit dem Übergang der Bahnen an den Bund die Bestimmungen der Konzessionen über das Tarifwesen erloschen, war im Tarifgesetz für sie Ersatz zu schaffen. Als Ausgangspunkt dienten die Vorschriften der sogenannten Normalkonzession, die seit Erteilung der Eisenbahnkonzessionen durch den Bund der Hauptsache nach in alle Konzessionen Aufnahme gefunden hatten; dabei war aber zu berücksichtigen, daß die Bahnverwaltungen sich nicht mit einer Gestaltung der Verkehrseinrichtungen und Tarife begnügt hatten, wie der Bund sie von ihnen auf Grund der Konzessionen hätte verlangen können, sondern teils aus eigenem Antrieb, teils unter Einwirkung der Bundesbehörden dazu gelangt waren, dem Verkehr größere Vorteile zu gewähren, wobei sie sich mehrfach von dem Wortlaute der Konzessionen entfernten.

Bei Festsetzung der neuen Vorschriften war die Forderung einer einheitlichen Regelung für das gesamte Bundesbahnnetz selbstverständlich. Sodann war eine Beruhigung gegenüber den Besorgnissen zu bieten, daß die Verstaatlichung Rückschritte gegenüber dem heutigen Zustand bringen könnte. Überdies waren Bestimmungen aufzunehmen, die weitere Erleichterungen des Verkehrs anbahnen. Hierbei mußte man sich jedoch hüten, durch das Gesetz über Neuerungen, die noch eingehender Untersuchungen bedürfen, voreilig zu entscheiden, ehe die Verwaltungsorgane der Bundesbahnen

[1]) Archiv 1901 S. 1362 ff.

Digitized by Google

bestellt waren. Man durfte auch nicht übersehen, daß das Eisenbahnwesen in ununterbrochener Umbildung und Entwicklung begriffen ist, und daß daher der Tätigkeit und Anregung der Verwaltung der Bundesbahnen ein bedeutendes Maß freier Bewegung zu lassen war. Insbesondere war ihr für die Fortentwicklung des Verkehrs in ähnlicher Weise wie den bisherigen Privatbahnen Freiheit zuzugestehen, immerhin unter strenger Wahrung des schon in der bestehenden Gesetzgebung enthaltenen Grundsatzes der Gleichberechtigung aller und unter Aufrechterhaltung der vollständigen Öffentlichkeit der Tarife.

Um eine gründliche Vorbereitung des Tarifgesetzes zu ermöglichen, hatte das Eisenbahndepartement einen ersten Entwurf dem schweizerischen Handels- und Industrieverein, dem schweizerischen Gewerbeverein, dem schweizerischen Bauernverband und dem schweizerischen Eisenbahnverband mitgeteilt mit dem Ersuchen, ihm ihre Bemerkungen zu dem Entwurf bekanntzugeben. In dankenswerter Weise haben die genannten Vereinigungen dieser Einladung durch Einsendung eingehender Berichte entsprochen. Ihren Anregungen wurde Rechnung getragen, soweit die konsequente Durchführung einheitlicher und gleichmäßiger Grundsätze für das Tarifwesen es gestattete. Allerdings konnte der Ansicht nicht beigestimmt werden, daß die Vorschriften des Transportgesetzes, betreffend die Erstellung der Tarife, nach gleichmäßigen Grundsätzen für alle und betreffend die Veröffentlichung der Tarife und deren Genehmigung durch das Eisenbahndepartement gegenüber den Bundesbahnen nicht gerechtfertigt erschienen, da ihnen möglichst freie Bewegung gewährt werden müsse und ihnen die Wahrung der öffentlichen Interessen so gut überlassen werden könne, wie einer Aufsichtsbehörde. Abgesehen von der Vorschrift des Rückkaufsgesetzes, welche die Bestimmungen der bestehenden Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen auf die Bundesbahnen für anwendbar erklärt, müssen die Grundsätze gleichmäßiger Behandlung aller unbedingt auch für die Bundesbahnen Geltung haben, ja für diese noch viel mehr als bisher für die Privatbahnen. Bei richtiger Anwendung können sich daraus keinerlei Nachteile ergeben, da gleichmäßige Behandlung nur bei Gleichheit der Verhältnisse beansprucht werden kann, und diese Bestimmungen selbstverständlich nicht dahin ausgelegt werden dürfen, daß ungleichartige Verhältnisse unter eine Schablone gebracht werden sollen. Daß auch in Zukunft Ausnahmetarife nicht nur gestattet sein sollen, sondern im Interesse der schweizerischen Volkswirtschaft ausdrücklich gefordert werden, ist im Gesetz ausdrücklich vorgesehen. Auch verhindert dieser Grundsatz nicht die Gewährung erleichternder

Digitized by Google

Transportbestimmungen für bestimmte Gegenstände; nur dürfen solche Erleichterungen nicht etwa nur bestimmten Verfrachtern gewährt werden, sie müssen jedem, der solche Güter zur Beförderung aufgibt, gleichmäßig zur Verfügung stehen. Was durch die bisherige Entwicklung des Eisenbahnwesens gewonnen worden ist, bleibt dem Verkehr gesichert. Auch die Bedenken gegen die vorgeschriebene vorausgehende Genehmigung der Tarife durch das Eisenbahndepartement und ihre Veröffentlichung vor dem Inkrafttreten sind nicht gerechtfertigt. Die Prüfung aller Tarifmaßnahmen auf ihre Gesetzmäßigkeit vor der Anwendung ist geboten und hat nichts Bedenkliches für die Bundesbahnverwaltung. Die Verzögerungen, die sich aus dieser Kontrolle ergeben, werden erheblich übertrieben. Der Zeitraum, der für die amtliche Kontrolle beansprucht wird, ist verhältnismäßig klein gegenüber der Zeit, deren die Verhandlungen der Bahnen unter sich durch Korrespondenz und auf Konferenzen bedürfen. Auch ist die Annahme durchaus irrtümlich, daß es sich um eine bloß formelle Prüfung handle. Die Hauptsache ist die Überwachung der richtigen Durchführung der in den Bundesgesetzen und Bundesbeschlüssen niedergelegten Grundsätze.

Erhöhungen oder Aufhebungen von Tarifen sind in der Regel drei Monate vor dem Inkrafttreten zu veröffentlichen, wenn der Handelsstand nicht durch unvorhergesehene Tarifmaßnahmen, die seine Berechnungen stören, geschädigt werden soll. Eine Kürzung des Termins ist für den Fall vorgesehen, daß mit den Tariferhöhungen zugleich erhebliche Tarifermäßigungen eingeführt werden sollen. Eine Kürzung der Publikationsfrist ist auch dann angezeigt, wenn bei direkten Tarifen mit dem Ausland nur der auf die ausländischen Strecken fallende Tarifanteil erhöht wird und für diese Strecken eine kürzere Frist gilt. Einmal eingeführte Tarifherabsetzungen sollen eine längere Zeit in Kraft bleiben, für Personen mindestens drei Monate, für Güter mindestens ein Jahr; nur auf diese Weise wird die für die Geschäftswelt so notwendige Stetigkeit erzielt. Die Bahnverwaltung kann aber Ermäßigungen zugestehen, deren Dauer zum voraus auf eine kürzere Zeit beschränkt wird. Die Fristen für die Veröffentlichung und für die Dauer der Ermäßigung finden keine Anwendung auf Vergnügungszüge und auf ausnahmsweise gewährte Vergünstigungen für den Besuch von Festen und für andere besondere Anlässe.

Für den Personenverkehr setzt das Gesetz nicht bloß die Tarife und die Grundsätze der Tarifbildung im engeren Sinne fest, sondern gibt in Anlehnung an die bisherigen Konzessionsbestimmungen auch die Bürgschaft für eine sachgemäße Bedienung des Personen-

Digitized by Google

verkehrs. Während die Normalkonzession vorschreibt, daß die Beförderung von Personen täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalten an allen Stationen erfolgen solle, wird den berechtigten Anforderungen des Verkehrs entsprechend die Zahl von mindestens vier Zügen in jeder Richtung mit Anhalten auf allen Stationen auch für die weniger wichtigen Bahnlinien gefordert.

Hinsichtlich der Zuggeschwindigkeit, die in der Normalkonzession auf nur 24 km bestimmt ist, wird für die gewöhnlichen Personenzüge eine mittlere Geschwindigkeit von mindestens 28 km in der Stunde gefordert; immerhin kann der Bundesrat eine geringere bewilligen, wo dafür in besonderen Bau- oder Betriebsverhältnissen ausreichender Grund vorhanden ist. Die bisherige Zahl von drei Wagenklassen ist beibehalten; auch die Schnellzüge haben die dritte Klasse zu führen und nur in Expreßzügen kann die dritte, unter besonderen Umständen auch die zweite wegfallen. In den Personenzügen kann die erste Klasse weggelassen werden. Abgesehen von der kostspieligen Ausrüstung der ersten Klasse, die einen höheren Anschaffungspreis und höhere Unterhaltungskosten bedingt, besteht ein Bedürfnis für sie nur bei den Zügen, die dem großen Durchgangsverkehr dienen. Sodann ist die Möglichkeit gewahrt, für den Lokalverkehr Züge einzulegen, die ausschließlich Wagen dritter Klasse führen. Damit die sogenannten Luxuszüge, die im internationalen Reiseverkehr eine wichtige Rolle spielen, in unveränderter Zusammensetzung in der Schweiz weitergeführt werden können, ist für sie eine Ausnahmebestimmung aufgenommen.

Das in der Schweiz bisher vorgeschriebene Wagensystem, welches das Gehen durch den ganzen Wagen ermöglicht, hat sich als den Verkehrsverhältnissen des Landes entsprechend erwiesen und ist daher beibehalten. Die Tarife für den Personen- und Gepäcktransport sind durch das Gesetz bestimmt; ihre Festsetzung ist nicht dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen überlassen, allerdings nur insofern, als die Maximaltarife festgesetzt sind, über welche die Verwaltung der Bundesbahnen nicht hinausgehen darf. Bei Festsetzung der Personentarife wurden grundsätzlich die zur Zeit bei einer der im Jahre 1903 zurückzukaufenden Bahnen, der Jura-Simplon-Bahn, der Zentralbahn, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen, bestehenden niedrigsten Tarife als Höchstsätze angenommen. Auch das System der Rückfahrkarten wurde gesetzlich festgelegt. Es entspricht so sehr den besonderen Verhältnissen des einheimischen Verkehrs, daß ein Abgehen von ihm nicht dem freien Ermessen der Bundesbahnverwaltung anheim-

Digitized by Google

gestellt werden sollte. Auf dieser Grundlage ergaben sich folgende Fahrpreise:

1. Für einfache Fahrten:

in der ersten Wagenklasse . . . . . 10,4 Rappen,
„ „ zweiten „ . . . . . 7,3 „ ,
„ „ dritten „ . . . . . 5,2 „ ,
für das Kilometer Bahnlänge.

2. Für Hin- und Rückfahrt
(mit wenigstens zehntägiger Gültigkeit):

in der ersten Wagenklasse . . . . . 15,6 Rappen,
„ „ zweiten „ . . . . . 10,0 „ ,
„ „ dritten „ . . . . . 6,5 „ ,
für das Kilometer Bahnlänge.

Für Bahnstrecken mit starken Steigungen und für Bahnstrecken, bei denen ganz eigenartige Bau- und Betriebsverhältnisse bestehen, sowie für die Benutzung außergewöhnlicher Einrichtungen (Schlafwagen, Luxuswagen u. dgl.), kann vom Bundesrate die Erhebung eines Zuschlages zu diesen Tarifen bewilligt werden. Für bereits im Betriebe stehende Bahnstrecken, auf denen bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes ein Zuschlag nicht gemacht worden ist, darf jedoch auch künftig ein solcher nicht erhoben werden.

Für Kinder unter vier Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist kein Fahrgeld, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte des Fahrpreises in allen Wagenklassen zu bezahlen. Mit Zustimmung des Bundesrates ist jedoch die zur Hälfte des Fahrpreises berechtigende Altersgrenze von der Bundesbahnverwaltung auf das zurückgelegte zwölfte Altersjahr ausgedehnt worden.

Einer Anregung, im Falle einer Herabsetzung der Personentarife unter die vorgesehenen Höchstsätze die Erhebung von Zuschlägen für die Benutzung der Schnellzüge oder wenigstens der Expreßzüge im Gesetz vorzusehen, wurde keine Folge gegeben; die bei den schweizerischen Bahnen bestehende und allgemein beliebte Erleichterung, daß für die schneller fahrenden Züge ein Zuschlag nicht erhoben wird, wollte man nicht aufheben. Die bisherigen Tarifbegünstigungen für den Transport von Armen und Arrestanten wurden beibehalten. Ebenso wurde die Verpflichtung zur Ausgabe von Abonnements zu ermäßigten Preisen aufrecht erhalten; ferner die bisherigen Begünstigungen für den Rundreiseverkehr und für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen beibehalten und die Ausgabe von sogenannten Arbeiterkarten vorgeschrieben, die

Digitized by Google

bei der Zentralbahn und der Jura-Simplon-Bahn eingeführt waren und sich volkswirtschaftlich als sehr nützlich erwiesen hatten. Dagegen wurden die Erfahrungen, die mit den sogenannten Kilometerheften bisher gemacht worden sind, nicht für ausreichend erachtet, um ihre Einführung bei den Bundesbahnen zu rechtfertigen, vielmehr wurde der Bundesbahnverwaltung weitere Untersuchung vorbehalten. Ebensowenig fand die Einführung eines Zonentarifs Annahme.

Die im Gesetz vorgeschriebene Herabsetzung der Personentarife ist am 1. Mai 1903 durchgeführt worden. Sie hat sich durchaus bewährt, indem sie eine ganz bedeutende Steigerung des Personenverkehrs veranlaßte, die den befürchteten Einnahmeausfall verhinderte. Allerdings sank der mittlere Durchschnittsertrag für den Reisenden in der Zeit vom Mai bis Dezember von 101,58 Cts. für 1902 auf 92,43 Cts. für 1903. Das hätte auf die Zahl von 31 194 473 Reisenden einen Ausfall von 2 854 300 Frcs. ergeben müssen. Statt dessen ergab der Personenverkehr eine Mehreinnahme von rund 1 500 000 Frcs. Diese Vermehrung ist allerdings nicht allein der Tarifermäßigung zuzuschreiben, sondern zum Teil auch der bei allen schweizerischen Bahnen beobachteten allgemeinen Verkehrssteigerung. Jedenfalls ist aber ein wesentlicher Teil auf die Tarifermäßigung zurückzuführen.

Bezüglich der Gepäcktarife wurde die Aufnahme der Bestimmungen der Normalkonzession angenommen: 5 Cts. für 100 kg und 1 km, mit einem Mindestsatz von 25 Cts. im internen und 40 Cts. im Durchgangsverkehr. Handgepäck bis zu 10 kg Gewicht darf frei in die Wagen mitgenommen werden. Mit Zustimmung des Bundesrats kann ein einfacheres Abfertigungsverfahren mit einem einheitlichen Tarif eingeführt werden.

Für den Güterverkehr konnte nicht davon die Rede sein, auf das System der reinen Wertklassifikation zurückzukommen und von dem sogenannten Reformsystem abzugehen. Auch hier waren Höchstsätze zum Schutz des Verkehrs gesetzlich festzulegen; dabei ist der Bundesbahnverwaltung freier Spielraum gelassen, den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden.

In den Tarifbestimmungen, die dem Reformsystem angepaßt sind, ist die Trennung der Tarife in Streckensätze und Abfertigungsgebühr beibehalten. Bezüglich der Höhe der ins Gesetz aufzunehmenden Frachtsätze wurde, wie beim Personenverkehr, davon ausgegangen, daß die bei einer der am 1. Mai 1903 verstaatlichten Bahnen bestehenden niedrigsten Sätze nicht überschritten werden dürfen.

Digitized by Google

Diese Höchstsätze sind:

	Eilgut (Stückgut)	Frachtgut Stückgut		Frachtgut Wagenladungen[1]) Allgemeine Klassen		Spezialtarife I.		Spezialtarife II.		Spezialtarife III.	
		1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Rappen										
I. Abfertigungsgebühren:											
1—20 km	18,0	10,0	10,0	7,5	7,5	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
21—39 km, Zuschlag für 1 km . .	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
40 und mehr km .	27,0	15,0	15,0	15,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	—
II. Streckensätze für 1 km	3,4	1,7	1,35	1,25	1,1	0,95	0,8	0,85	0,7	0,75	0,42

Für Eilgut in Wagenladungen soll die Fracht höchstens das Doppelte der allgemeinen Wagenladungsklassen des Frachtgutes betragen.

Die bei der Gotthardbahn geltenden Tarifsätze sind allerdings zum Teil noch niedriger, so daß auch für sie die Höchstsätze des Gesetzes den erforderlichen Spielraum gewähren. Dabei ist aber zu beachten, daß die Gotthardbahn berechtigt ist, für ihre Strecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber einen Zuschlag von 100 % im inneren Güterverkehr und eine solche von 3—5 Rappen für die Tonne und das Kilometer im internationalen Durchgangsverkehr zu erheben. Im allgemeinen Verkehr erhebt nun die Gotthardbahn tatsächlich auf den Strecken Erstfeld—Biasca und Giubiasco—Taverne für Güter einen Zuschlag von 60 % und für Gepäck einen solchen von 100 %.

Auch für Bahnstrecken der Bundesbahnen mit starken Steigungen und für Bahnstrecken, bei denen ganz besonders eigenartige Bau- und Betriebsverhältnisse bestehen, kann vom Bundesrate die Erhebung eines Zuschlages zu diesen Frachten bewilligt werden.

[1]) A, a = Wagenladungen zu 5 t, B, b = Wagenladungen zu 10 t.

Digitized by Google

Der Ausfall, den die vorgesehene Frachtermäßigung bringen wird, ist in einem Gutachten auf Grundlage des Verkehrs von 1894 auf 1 628 401 Frcs. geschätzt, gleichzeitig aber nachgewiesen worden, daß die baldige Ausgleichung des Frachtverlustes durch Verkehrszunahme erwartet werden dürfe. Da der Verkehr seit 1894 bedeutend zugenommen hat, ist auch der Ausfall entsprechend höher zu veranschlagen. Erfahrungen liegen nicht vor, indem die Herabsetzung der Gütertarife wegen der erforderlichen umfassenden Vorarbeiten erst zum 1. Juli 1904 durchgeführt werden konnte.

Beibehalten wurden die in den bisherigen Konzessionen enthaltenen Vergünstigungen für Landwirtschaft und Industrie. Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen geringwertigen Rohstoffe sollen am niedrigsten tarifiert werden. Neben den Normaltarifen sind ferner in Berücksichtigung der Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Land- und Forstwirtschaft die erforderlichen Ausnahmetarife zu erstellen. Dabei ist besonders darauf Rücksicht zu nehmen, daß die ausländische Konkurrenz nicht gegenüber der einheimischen Produktion begünstigt wird. Für den Durchgangsverkehr sind die Tarifermäßigungen und Ausnahmetarifbildungen zulässig, die durch die Konkurrenz ausländischer Verkehrswege bedingt sind. Zur Gewinnung und Entwicklung des Durchgangsverkehrs können weitergehende Erleichterungen gewährt werden; solchen Erleichterungen gegenüber sind aber die erforderlichen Tarifmaßnahmen zu treffen, damit eine Schädigung der einheimischen Produktion vermieden wird.

Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für 1 000 Frcs. und 1 km höchstens 1 Cts. zu erheben. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkzeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, die in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 kg nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist der Satz der Stückgutklasse I des Gütertarifs zu erheben. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, die vom Bundesrate nach Anhörung der Bundesbahnverwaltung festgesetzt werden.

Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Frachtsätze zu erheben, die nach Klassen und Transportmengen (Stück-

Digitized by Google

zahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 16 Cts. für das Stück und 1 km für die höchste und 2 Cts. für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung mit Eilfracht kann ein Tarifzuschlag bis zu 40 % erhoben werden. Der Mindestfrachtsatz für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt im Binnenverkehr und im direkten Verkehr höchstens 40 Cts.

Die Frachtsätze sind jeweilen nach der billigsten und die Lieferfristen nach der kürzesten Route zu berechnen, und zwar auch dann, wenn die billigste oder kürzeste Route nicht ausschließlich über das Netz der Bundesbahnen führt. Unter dieser Voraussetzung ist die Verwaltung der Bundesbahnen befugt, den einzuhaltenden Transportweg, soweit es ihr Netz betrifft, nach freier Entschließung zu bestimmen, vorbehaltlich einer entgegenstehenden Routenvorschrift des Absenders im Frachtbriefe gemäß den Vorschriften des Bundesgesetzes, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, vom 29. März 1893.

Wenn für Transporte von oder nach den Bundesbahnen die kürzeste Route ganz oder teilweise über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führt, so kann, wenn diese geeignete Betriebsverhältnisse und ein gleichartiges Tarifsystem hat, über dieselbe die Bildung direkter Tarife und eine billige Teilung des Verkehrs beansprucht werden, letztere, soweit dadurch wichtige Interessen der Bundesbahnen nicht verletzt werden. Die Entfernungen berechnen sich hierbei nach den wirklichen Entfernungen, mit Ausnahme von Bahnstrecken, für die erhöhte Sätze erhoben werden; für solche Strecken kommt ein entsprechender Entfernungszuschlag in Ansatz. Die vor dem 1. Juli 1901 bestehenden Vereinbarungen, betreffend Teilung des Verkehrs, dürfen für die nicht den Bundesbahnen angehörenden schweizerischen Bahnstrecken unter gleichbleibenden Verhältnissen nicht ungünstiger gestaltet werden.

Diese Vorschriften über die Instradierung sind das Ergebnis eingehender Erörterungen in der Bundesversammlung, wobei den Interessen der Nebenbahnen in weitgehender Weise Rechnung getragen worden ist. Der Entwurf des Bundesrates hatte den Anspruch der Nebenbahnen darauf beschränkt, daß sie die Bildung direkter Tarife beanspruchen können, wenn für Transporte von oder nach den Bundesbahnen die kürzeste Route über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führe. Dieser Standpunkt wurde in einem Bericht der Generaldirektion der Bundesbahnen vom 23. Januar 1901 und in einem ergänzenden Berichte des Eisenbahndepartements vom 13. Mai 1901 eingehend verteidigt,

Digitized by Google

und es wurde darauf hingewiesen, daß der Vorschlag des Bundesrates sich in Übereinstimmung mit den überall im Eisenbahnwesen geltenden Grundsätzen auf dem Boden der Instradierungsfreiheit bewege. Er schreibe den Bundesbahnen vor, über die kürzeste Linie direkte Tarife auch in den Fällen zu erstellen, wenn diese über nicht zum Bundesbahnnetz gehörende Bahnstrecken führt. Damit sei allen Bahnen die Möglichkeit gegeben, sich den ihnen gemäß den obwaltenden Verkehrsverhältnissen zukommenden Anteil am Verkehr zu sichern; die Aufnahme freier Konkurrenz sei ermöglicht und mit dieser Möglichkeit auch der tatsächlichen Verständigung über eine angemessene Verkehrsleitung vorgearbeitet. Die Erfahrungen im schweizerischen Eisenbahnwesen hätten genügend dargetan, daß alle Versuche von Hauptbahnen, den Nebenbahnen den ihnen naturgemäß zukommenden Anteil am Verkehr zu entziehen, gescheitert seien, indem nach einer kurzen Periode des Kampfes eine billige Verständigung Platz gegriffen habe. In den Fällen, in denen die Vermittlung der Aufsichtsbehörde angerufen wurde, habe aber auch festgestellt werden können, daß die Ansprüche der Nebenbahnen sehr oft viel zu weitgehend waren, indem sie den ganz ungleichen Betriebsverhältnissen nicht Rechnung tragen wollten und lediglich die für ihre finanzielle Lage erforderliche Mehreinnahme in möglichst runder Summe ins Auge faßten. Daß Interessenten auf diesem Boden stehen, sei diesen nicht zu verargen, wohl aber dürfe gesagt werden, daß es nicht Sache des Gesetzgebers sei, sich zum Schützer übertriebener Ansprüche aufzuwerfen, wenn man auch ganz damit einverstanden sei, daß die bestehenden Bahnen durch die Verstaatlichung nicht in eine ungünstigere Lage kommen sollten, wofür die bündigsten Zusicherungen erteilt worden seien. Nun wolle man aber nicht nur bestehende Vereinbarungen zu ungunsten der Bundesbahnen ausdehnen, sondern auch für alle Zukunft und für alle neuen Bahnprojekte die Verkehrsteilung zusichern. Das heiße, eigentlich ins Ungewisse hinein ein höchst bedenkliches Prinzip festnageln. Niemand könne beurteilen, was für Projekte von phantasiereichen Köpfen noch ausgedacht und von spekulativen Gründern unterstützt würden. Soll nun jede derartige Unternehmung von vornherein darauf Anspruch erheben, daß ihr die Bundesbahnen Verkehr abgeben, selbst wenn die Projekte in der Hauptsache als Konkurrenz gegen die Bundesbahnen geplant sind! Wo neue Durchgangslinien volkswirtschaftlich gerechtfertigt seien, habe der Staat selbst zu bauen, nachdem einmal der Staatsbetrieb der Eisenbahnen grundsätzlich beschlossen sei. Andernfalls würde die schweizerische Eisenbahnpolitik Wege betreten, die für jeden

Digitized by Google

logisch Denkenden unfaßbar und für die materiellen Interessen des Landes von größtem Schaden wären.

Trotz dieser Bedenken wurde eine Verpflichtung zu billiger Teilung des Verkehrs mit den Nebenbahnen festgelegt und damit gegenüber dem bestehenden Zustand eine Bevorzugung dieser Bahnen festgesetzt. Die bisherigen Verhandlungen über Neuordnung der Konkurrenzverhältnisse auf Grundlage des Gesetzes haben wirklich eine erhebliche Besserstellung der Nebenbahnen zur Folge.

Die Frage der Einführung von Staffeltarifen wurde offen gelassen und der Verwaltung der Bundesbahnen freigestellt, solche da anzuwenden, wo eine reifliche Erwägung aller Verhältnisse es angezeigt erscheinen lasse.

Es wird noch festgesetzt, daß die Tarifbestimmungen bloß den Transport von Station zu Station betreffen. Die Güter sind von den Aufgebern auf die Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Bahnverwaltung Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter am Wohnort des Aufgebers und des Adressaten zu treffen (Kamionnagedienst). Soweit nicht im Transportreglement Ausnahmen vorgesehen sind, wird das Aufladen der Güter in die Bahnwagen und das Ausladen aus denselben bei den Eil- und Stückgutsendungen, sowie bei den Sendungen der allgemeinen Wagenladungsklassen von der Bahnverwaltung besorgt, und es darf eine besondere Vergütung hierfür nicht erhoben werden. Die übrigen Güter sowie die lebenden Tiere sind von den Versendern aufzuladen und von den Empfängern abzuladen. Werden diese Leistungen vom Versender oder Empfänger der Bahn übertragen und von ihr übernommen, so sind die dafür bestimmten Gebühren zu entrichten.

Es folgen noch Vorschriften über die Aufrundung der Tarifentfernungen und Frachtsätze bei Berechnung der Tarife.

Im Gesetze sind nicht besonders erwähnt die sogenannten Nebengebühren, die nicht für die Beförderung der Güter, sondern für besondere Leistungen der Bahn, wie für Benutzung der Krane, für Abwägen u. dgl. erhoben werden. Ihre Erhebung ist gerechtfertigt, da sie eine Vergütung für Dienste bilden, die im Transport von Station zu Station nicht inbegriffen sind. Ihr Wegfall würde ebenfalls eine bedeutende Einbuße veranlassen.

Da die Einführung der durch das Tarifgesetz verlangten neuen Tarife eine umfangreiche Arbeit und daher auch eine erhebliche Zeit erfordert, kann die Erstellung der neuen Tarife nur nach und nach durchgeführt werden. Die bestehenden alten Tarife, die mit

Digitized by Google

dem Erlöschen der Konzessionen ihre Grundlage verlieren, wurden daher auf so lange provisorisch in Kraft erklärt, bis sie durch neue ersetzt sind.

Finanzielle Maßnahmen für Durchführung des Rückkaufs.

Neben diesen zwei grundlegenden Gesetzen waren von der Bundesversammlung mehrfache Beschlüsse zu fassen, welche sich auf die Finanzierung des Rückkaufes bezogen. Zur Vorberatung dieser Fragen war vom Bundesrat eine Kommission von Sachverständigen ernannt worden, die zum erstenmale am 10. Juni 1898 zusammentrat und ihre siebente und letzte Sitzung am 15. November 1900 abhielt.

Schon vorher hatte die Bundesversammlung mit Beschluß vom 19. April 1898 die Garantie des Bundes für das $3^1/_2$ %ige Simplonanleihen der Jura-Simplon-Bahn im Betrage von 60 Millionen Franken gegenüber einem Bankkonsortium, bestehend aus den Kantonalbanken von Waadt, Bern, Zürich, Solothurn und Neuenburg nur unter der Voraussetzung übernommen, daß im Anleihevertrag ausdrücklich erklärt war, innerhalb drei Monate nach dem Übergang der Jura-Simplon-Bahn auf den Bund seien die Obligationen dieser Anleihe gegen Bundesbahnobligationen mit gleichen Bedingungen umzutauschen und die Inhaber der Titel verpflichtet, diesen Umtausch anzunehmen.

Als der Kurs der Obligationen der zurückzukaufenden Bahnen, deren Anleihen Ende 1898 683 908 075 Frcs. betrugen, es wahrscheinlich machte, daß der Umtausch eines erheblichen Teiles in $3^1/_2$ prozentige Bundesbahnobligationen durchführbar sei, erteilte die Bundesversammlung mit Beschluß vom 28. Juni 1899 dem Bundesrate die Ermächtigung zu einem solchen Umtausch und zum Ankauf von Eisenbahnobligationen gegen bar in den Beträgen, die durch die Begebung von solchen Bundesbahnobligationen verfügbar werden, zunächst bis auf den Betrag von 200 Millionen Franken.

Mit Botschaft vom 15. März 1901 berichtete der Bundesrat der Bundesversammlung, daß auf Grund dieses Bundesbeschlusses von dem $3^1/_2$ prozentigen Bundesbahnanleihen von 200 Millionen Franken begeben worden seien:

durch Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Obligationen der Hauptbahnen	58 449 000 Frcs.
durch Verkauf	21 746 000 „
insgesamt	80 195 000 Frcs.

Digitized by Google

Wenn in dem genannten Bundesbeschluß vom 28. Juni 1899 das Schwergewicht auf den Umtausch von $3^1/_2$ prozentigen Bundesbahnobligationen in $3^1/_2$ prozentige Obligationen der Hauptbahnen gelegt worden sei, so habe sich seitdem die Situation wesentlich geändert. Die Umtauschoperationen seien nach und nach weniger belangreich geworden und seit dem 1. November 1900 gänzlich eingestellt worden, namentlich auch aus dem Grunde, weil die Unterhandlungen, betreffend Begebung von Bundesbahnobligationen, die mit zwei Syndikaten eröffnet waren, durch die Fortdauer des Umtausches gegen Eisenbahnobligationen, deren Kurs inzwischen bis auf 92 % gesunken war, hätten erschwert werden müssen. Die Bundesbahnverwaltung habe ein wesentlich vermindertes Interesse an der Erwerbung von Eisenbahnobligationen, seitdem der freihändige Rückkauf der Zentralbahn auf der Grundlage erfolgte, daß die Bundesbahnverwaltung einfach in die Verzinsung und Amortisation der Obligationen der Zentralbahn nach ihrem gegenwärtigen Bestande einzutreten hat, und angenommen sei, daß bei weiteren Verhandlungen, betreffend freihändigen Rückkauf, dasselbe Verfahren eingeschlagen werde. Wohl aber sei es denkbar, daß nicht überall die grundlegenden Verhältnisse so günstig wie bei der Zentralbahn gestaltet seien, um auch über die Ausbezahlung der Aktionäre mit Bundesbahnobligationen oder Rententiteln eine Verständigung zu finden, und daß u. a. auf die Beschaffung baren Geldes Bedacht genommen werden müsse. Die Bundesbahnverwaltung bedürfe aber noch weiterer barer Geldmittel zur Deckung der auf sie übergegangenen Bauverpflichtungen. Dazu komme, daß seit Beginn des Jahres 1901 die Lage des Geldmarktes sich wesentlich geändert habe. Das anlagesuchende Kapital wende sich mit höherem Interesse als bisher den $3^1/_2$ prozentigen Obligationen zu, und es erfreuten sich namentlich die $3^1/_2$ prozentigen Bundesbahnobligationen von 1899 einer regen Nachfrage. Es sei daher eine Erweiterung des Bundesbeschlusses vom 28. Juni 1899 notwendig.

Mit Beschluß vom 29. März 1901 wurde nun der genannte Bundesbeschluß, betreffend Erwerbung von schweizerischen Eisenbahnobligationen und Aufnahme einer Staatsanleihe zum Zwecke der Eisenbahnverstaatlichung, dahin erweitert, daß die aus der Begebung von $3^1/_2$ prozentigen Bundesbahnobligationen der Anleihe vom 5. August 1899 beschafften Barbeträge für die Zwecke der Bundesbahnverwaltung im allgemeinen Verwendung finden dürfen und verfügbar bleibende Gelder für Rechnung der Bundesbahnverwaltung vorübergehend zinstragend anzulegen sind.

In der Folge steigerte sich der Verkauf von $3^1/_2$ prozentigen

Digitized by Google

Bundesbahnobligationen auf 61 551 000 Frcs. und es waren als Kaufpreis für die Nordostbahn weitere 80 Millionen Franken zu begeben, so daß sämtliche 200 Millionen Franken ausgegeben waren. Der Bundesrat ersuchte daher mit Botschaft vom 29. November 1901 die Bundesversammlung um Ermächtigung zur Ausgabe weiterer $3^1/_2$ prozentiger Bundesobligationen zur Bezahlung des Kaufpreises an verstaatlichte Eisenbahnunternehmungen nach Maßgabe der von der Bundesversammlung genehmigten Kaufverträge, zur Beschaffung der Gelder zur Bestreitung der Ausgaben des Baukontos der Bundesbahnverwaltung, soweit deren eigene Mittel hierzu nicht ausreichen, und zum etwaigen Umtausch der vom Bunde garantierten $3^1/_2$ prozentigen Obligationen der Jura-Simplon-Bahn. Diese Ermächtigung wurde mit Bundesbeschluß vom 20. Dezember 1901 erteilt.

Nachdem die Verstaatlichungsoperation weiter vorgerückt war, wurde der Bundesrat auf Antrag vom 4. März 1902 mit Bundesbeschluß vom 24. April 1902 weiter ermächtigt, nachstehende, durch Rückkaufsvertrag übernommene Eisenbahnanleihen nämlich:

4 prozentige Anleihen der Nordostbahn von

1887	87 000 000	Frcs.
1889	5 000 000	„
1898	15 000 000	„
1899	10 000 000	„

4 prozentige Anleihen der Zentralbahn von

1892	15 000 000	„
1900	16 000 000	„

4 prozentige Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen,

III. Hypothek, von 1892 . . . . 5 000 000 Frcs.

im Rahmen der jeweiligen Anleihebedingungen und in dem ihm geeignet scheinenden Zeitpunkte zur Rückzahlung zu kündigen und den Titelinhabern die Konversion in $3^1/_2$ prozentige Bundesbahnobligationen nach dem Typus der Bundesbahnanleihe vom 5. August 1899 anzubieten. Für den Fall, daß von der Kündigung einer ganzen Anleihe Abstand genommen würde, konnten nach Maßgabe der Bestimmungen über die Amortisation der Anleihe verstärkte Auslosungen angeordnet und der hierfür erforderliche Geldbedarf durch Ausgabe von $3^1/_2$ prozentigen Bundesbahnobligationen gedeckt werden.

Auf Grundlage der angeführten Beschlüsse waren bis Juni 1903 für die Ausgabe von $3^1/_2$ prozentigen Bundesbahnobligationen die nachstehenden Operationen vorgenommen worden:

Digitized by Google

Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Obligationen der Hauptbahnen	58 449 000	Frcs.
direkter Verkauf von 1899 bis November 1901	61 551 000	„
als Kaufpreis für Erwerbung der Nordostbahn ausgegebene Obligationen . . .	80 000 000	„
als Kaufpreis für Erwerbung der Vereinigten Schweizerbahnen ausgegebene Obligationen	22 000 000	„
vorzeitiger Umtausch gegen vom Bunde garantierte $3^1/_2$ prozentige Jura-Simplon-Obligationen	20 000 000	„
für Bauzwecke der Bundesbahnen ausgegebene Obligationen	5 000 000	„
für Konversion der Nordostbahnanleihe von 1889 von 5 000 000 Frcs. und der Anleihe der Vereinigten Schweizerbahnen, III. Hypothek, von 5 000 000 Frcs. ausgegebene Obligationen	10 000 000	„
zusammen . .	257 000 000	Frcs.

Diese 257 Millionen Franken umfaßten:

die vier Serien (A, B, C, D) der Emission von 1899	200 000 000	Frcs.
die Serie E der Emission von 1902 . . .	50 000 000	„
7 Millionen der Serie F der Emission von 1902	7 000 000	„
	257 000 000	Frcs.

Überdies war durch Beschluß vom 2. April 1903 den Inhabern von Prioritätsaktien oder Stammaktien der Jura-Simplon-Bahn der Umtausch ihrer Titel gegen $3^1/_2$ prozentige Bundesbahnobligationen angeboten worden; diese Operation umfaßte ein Kapital von 44 226 000 Frcs.

Es wurde zur Ausführung der vorerwähnten Beschlüsse geschritten, je nachdem die Bedürfnisse der Bundesbahnen, der freihändige Rückkauf der Hauptbahnen und die Verhältnisse des Geldmarktes es erforderten. Der antizipierte Umtausch von 20 000 000 Francs durch den Bund garantierter Jura-Simplon-Obligationen von 1898 bezweckte die Vereinfachung des Umtauschgeschäftes, das gemäß den vom Bunde übernommenen Verpflichtungen drei Monate nach Übernahme des Jura-Simplon-Netzes für ein Gesamtkapital

Digitized by Google

von 60 000 000 Frcs. zur Ausführung kommen sollte. Die Ausgaben des Baukontos der Bundesbahnen konnten in den Jahren 1901 und 1902 aus den verfügbaren Beständen dieser Verwaltung bestritten werden; es wurde aber nötig, für 5 000 000 Frcs. Titel zur Deckung der Baukosten des ersten Halbjahres 1903 auszugeben. Sodann waren bei zwei Anleihen der früheren Bahngesellschaften die speziellen Umstände derart, daß sie ihre Konversion angezeigt erscheinen ließen; die Kupons der Titel der 4 prozentigen Anleihe, III. Hypothek, der Vereinigten Schweizerbahnen waren zu Ende, und es war um so eher gerechtfertigt, von der Anfertigung neuer Kuponbogen abzusehen, als die Titel in drei verschiedenen Abschnitten, von 5 000, 1 000 und 500 Frcs. vorhanden waren. Die 4 prozentige Nordostbahn-Anleihe von 1889 war ohnedies am 1. Dezember 1903 rückzahlbar; es war daher gegeben, diese beiden Schuldposten von je 5 000 000 Frcs. sofort in $3^1/_2$ prozentige Bundesbahnobligationen umwandeln.

Dagegen wurde vorerst von der durch Beschluß vom 24. April 1902 erteilten Ermächtigung noch nicht vollständig Gebrauch gemacht, um noch andere Nordostbahnanleihen und zwei Zentralbahnanleihen im ursprünglichen Gesamtbetrage von 143 000 000 Frcs., wovon noch 140 800 000 Frcs. im Umlauf waren, zu konvertieren, und zwar einerseits, weil es sich nicht empfahl, diesen Schritt in dem Augenblick zu tun, wo die Verhandlungen über den freihändigen Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn, mit ihrer Wirkung, 100 Millionen Franken $3^1/_2$ prozentige Bundesbahnobligationen auf den Markt zu werfen, im Gange waren, und andererseits, weil die Konjunkturen des Geldmarktes sich derart gebessert hatten, daß sich die Frage aufdrängte, ob der im Jahre 1899 angenommene Zinsfuß von $3^1/_2$ % aufrecht erhalten werden solle.

Die allgemeine Lage hatte sich bedeutend verbessert; der Geldknappheit von 1899 und 1900 folgte ein immer mehr zunehmender Überfluß an verfügbaren Kapitalien; die Bundesbahnrente von 1900 (4 %) stieg allmählich von pari bis über 109 %; die $3^1/_2$ prozentigen Bundesbahnobligationen überschritten zu mehreren Malen den Kurs von 101, und die letzte eidgenössische Anleihe von 70 000 000 Frcs. zu 3 % wurde unter Bedingungen abgeschlossen, die früher unmöglich waren.

In Anbetracht dieser Besserung des Geldmarktes ersuchte die Generaldirektion der Bundesbahnen den Bundesrat um Prüfung der Frage, ob nicht die Beschlüsse, betreffend die Bundesbahnanleihen, in dem Sinne abzuändern seien, daß der Bundesrat sowohl für die Konversion der Anleihen der früheren Bahngesellschaften als auch

Digitized by Google

für die Bedürfnisse des Baukontos zur Ausgabe neuer Obligationen zu 3 % ermächtigt würde, indem sie den Augenblick für gekommen hielt, der Bundesbahnverwaltung die Vorteile eines dreiprozentigen Zinsfußes zu teil werden lassen.

Der Bundesrat hielt für zweckmäßig, die 3 prozentigen Bundesbahnobligationen in Serien von 50 Millionen Franken, wie die der jetzigen $3^1/_2$ prozentigen Papiere auszugeben, eine Nichtrückzahlbarkeit von wenigstens 10 Jahren vorzusehen und den Tilgungsplan so einzurichten, daß die vollständige Rückzahlung gemäß den Vorschriften des Eisenbahnrückkaufsgesetzes in 60 Jahren gesichert sein wird. Auf Antrag des Bundesrates vom 2. Juni 1903 wurde er durch Bundesbeschluß vom 26. Juni 1903 ermächtigt, 3 prozentige Bundesbahnobligationen auszugeben und den Emissionskurs sowie die speziellen Bedingungen dieser Anleihe innerhalb der Grenzen des allgemeinen Amortisationsplanes der Bundesbahnschuld festzusetzen. Diese Emissionen können stattfinden zur Beschaffung der nötigen Gelder für die Ausgaben des Baukontos der Bundesbahnen, soweit die eigenen Mittel dieser Verwaltung hierzu nicht ausreichen, zur Konversion der im Bundesbeschluß vom 24. April 1902 aufgeführten 4 prozentigen Anleihen, die noch nicht zur Rückzahlung gekündigt sind und zur Konversion der von den durch den Bund zurückgekauften Bahnen ausgegebenen $3^1/_2$ prozentigen Anleihen.

Mit diesen Bundesbeschlüssen war der Weg geebnet, um die Finanzlage der Bundesbahnen möglichst günstig zu gestalten; über die ergriffenen Maßnahmen ist später zu berichten.

Betrieb der Bundesbahnen.

Die Behörden.

Zur rechtzeitigen Vorbereitung der Übernahme des Betriebes der vom Bunde zu erwerbenden Bahnlinien war die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen nach der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz zum 1. Juli 1901 in den Dienst berufen worden. Da dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen das allerdings unverbindliche Vorschlagsrecht für ihre Wahl zustand, ist er schon am 24. Oktober 1900 zur ersten konstituierenden Sitzung zusammengetreten und hat seine Wahlvorschläge am 28. November 1900 formuliert, worauf der Bundesrat in Übereinstimmung mit diesen Vorschlägen die fünf Mitglieder der Generaldirektion ernannte. Während anfänglich in Aussicht genommen war, den Verwaltungsbehörden der

Digitized by Google

Bundesbahnen die Zeit vom 1. Juli 1901 bis zum 1. Mai 1903 zur Durchführung der Organisation der Verwaltung zur Verfügung zu stellen, änderte sich das Arbeitsprogramm sofort mit dem Amtsantritt der Generaldirektion. Es waren ihr bis Ende 1901 auch die Funktionen des Verwaltungsrates der Zentralbahn übertragen worden, und vom 1. Januar 1902 ab führte sie die Oberleitung des Betriebes der Linien der Zentralbahn und Nordostbahn, denen am 1. Juli 1902 die der Vereinigten Schweizerbahnen beigefügt wurden. Diese Doppelaufgabe erschwerte die Amtstätigkeit der Behörde und hatte die natürliche Folge, daß die Vorbereitung der Organisation etwas langsamer vor sich ging, als es sonst der Fall gewesen wäre. Andererseits hatte die nach und nach erfolgende Übernahme der verschiedenen Bahnnetze den Vorteil, daß die Generaldirektion und ihre Beamten sich eingehender mit den Verhältnissen der einzelnen Bahnen vertraut machen konnten. Bei Bestellung der Generaldirektion und der Ernennung ihrer Beamten war die Regel befolgt worden, im Eisenbahndienst der verstaatlichten Bahnen erfahrene Personen zu wählen, was die rasche Orientierung wesentlich erleichterte. Ende 1901 umfaßte das Personal der Generaldirektion neben den fünf Direktoren folgende Beamte: bei der allgemeinen Verwaltung: Sekretariat 13, Ausgabenkontrolle 1, Buchhaltung 3, Hauptkasse 2, Personentarifbüreau 5, Gütertarifbüreau 7, Einnahmenkontrolle 5, Rechtsbüreau 2; bei der Betriebsverwaltung: Expeditions- und Zugdienst 7, Telegraphendienst und elektrische Anlagen 2, Fahr- und Werkstättendienst 5, Bau, Unterhalt und Bewachung der Bahn 9, zusammen 61. Sofort wurde mit dem Erlaß der erforderlichen Reglements und Instruktionen für die verschiedenen Dienstabteilungen begonnen, die provisorische Organisation der Kreisdirektionen und ihrer Dienstabteilungen bis zur Erwerbung des ganzen Netzes geregelt, die Budgetvorlagen an den Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung fertiggestellt, die Planvorlagen für die Erweiterung des Verwaltungsgebäudes der Jura-Simplon-Bahn in Bern für die Bedürfnisse der Bundesbahnverwaltung und die für ein neues Dienstgebäude in Bern bearbeitet und günstige Lieferungsverträge für die Beschaffung von Kohlen sowie von Schienen und Schwellen für je vier Jahre abgeschlossen. Ferner wurden die Schlußbilanzen der Zentralbahn und Nordostbahn auf Ende Dezember 1901 bereinigt und deren Eingangsbilanzen auf 1. Januar 1902 festgestellt. Das kommerzielle Departement begann mit den Vorarbeiten für die neuen Tarife und es wurde vereinbart, in erster Linie die Umarbeitung der Personentarife durchzuführen, deren Wirkung für den Verkehr sich unmittelbarer fühlbar macht, und die Herabsetzung der Güter-

Digitized by Google

tarife folgen zu lassen, sobald die umfangreichen Arbeiten fertiggestellt werden konnten. Sofort mußte auch mit der Bestellung von neuem Betriebsmaterial begonnen werden, indem das von den zurückgekauften Bahnen übernommene den Bedürfnissen nicht genügte, sowohl hinsichtlich der Zahl der vorhandenen Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, als auch zum Teil hinsichtlich ihrer Beschaffenheit; mit dem Studium einheitlicher Typen für das Betriebsmaterial wurde begonnen. Die Untersuchungen über die Normalien für den Oberbau führten in der Folge zur Annahme eines stärkeren Schienenprofils für die Hauptlinien der Bundesbahnen, 45,9 kg für das laufende Meter auf der offenen Strecke und 48,9 kg in den Tunneln, gegenüber den bestehenden von 36,2 kg. Das Kautionswesen für das Personal wurde dahin vereinfacht, daß die Sicherheitsleistung für die Beamten fallen gelassen wurde, mit Ausnahme der Kassierer und ihrer Stellvertreter bei den Hauptkassen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen.

Mit dem 1. Januar 1902 kamen zu diesen Geschäften die der eigentlichen Betriebsführung. Neben der Generaldirektion traten die Kreisdirektionen in Basel und Zürich in Tätigkeit, um in zum Teil abgeänderter Einteilung den unmittelbaren Betrieb der Linien der Zentralbahn und Nordostbahn zu übernehmen. Die Betriebsführung vollzog sich in dem durch das Rückkaufsgesetz vorgezeichneten Rahmen; die Grundzüge sind in dieser Zeitschrift früher mitgeteilt worden.[1]) Am 1. Juli 1902 begann die Amtstätigkeit der Kreisdirektion in St. Gallen und endlich am 1. Mai 1903 die der Kreisdirektion in Lausanne. Wir verzichten darauf, über die Tätigkeit der Verwaltung in den Jahren 1902 und 1903 im einzelnen zu berichten, indem die Behandlung der laufenden Geschäfte bei allen Bahnverwaltungen eine ähnliche ist, und beschränken uns auf die Hervorhebung der Hauptpunkte.

Die Länge der dem Bunde angehörenden Linien betrug Ende 1903:

	Bahnlänge km	Betriebslänge km
Kreis I	637,829	635,172
„ II	625.311	620,906
„ III	768,838	758,030
„ IV	418,575	418,575
zusammen	2 450,553	2 432,683.

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1898 S. 447—451.

Digitized by Google

Dazu kommen 36,236 km für von den Bundesbahnen betriebene Strecken ausländischer Bahnen und 115,153 km für von den Bundesbahnen betriebene Nebenbahnen, die Eigentum besonderer Bahngesellschaften sind.

Infolge der Verstaatlichung war eine Reihe von Verträgen, betreffend den Anschluß von Nebenbahnen an das Bundesbahnnetz und die Mitbenutzung der Anschlußstationen verfallen oder gekündigt worden; diese Vertragsverhältnisse mußten neu geordnet werden auf Grundlage des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899[1]) über den Bau und Betrieb der Nebenbahnen, das diesen wesentliche Vorteile zugestand. Die Einnahmen der Bundesbahnen aus diesen Mitbenutzungsverhältnissen wurden daher durch die neuen Verträge erheblich herabgesetzt. Auch die Erneuerung einer großen Zahl von Konkurrenzverträgen mit Nebenbahnen, die auf Grundlage des oben dargestellten Tarifgesetzes vorgenommen werden mußte, ergab eine erhebliche Besserstellung der Nebenbahnen. Durch die Verstaatlichung der Hauptbahnen ist somit ihre Stellung nicht etwa verschlimmert, sondern wesentlich verbessert worden.

Andererseits sah sich die Generaldirektion wiederholt veranlaßt, dagegen Stellung zu nehmen, daß durch Erteilung von Konzessionen für neue Hauptbahnen die Grundsätze einer zielbewußten Verstaatlichung verletzt werden und volkswirtschaftlich verderbliche Wirkungen eintreten; sie beantragte, die Konzessionsfreiheit dahin zu beschränken, daß der Bund für Herstellung von Hauptbahnen an Dritte (Kantone, Gemeinden oder Privatunternehmungen) keine Konzessionen mehr erteile, sondern sich deren Bau für den Fall des volkswirtschaftlichen Bedürfnisses selbst vorbehalte. Durch Beschluß der Bundesversammlung vom 24. Juni 1904 ist der Bundesrat eingeladen worden, über diese Frage Bericht zu erstatten.

Folgerichtig hat sich die Bundesbahnverwaltung auch bereit erklärt, die Fortsetzung ihrer schmalspurigen Brünigbahnlinie von Brienz bis Interlaken selbst zu bauen; die Verhandlungen mit dem Kanton Bern, von dem eine kleine Beihilfe verlangt wird, sind noch nicht abgeschlossen, da eine lebhafte Agitation für Erbauung einer normalspurigen Linie eingeleitet worden ist.

Die neuen Personentarife sind am 1. Mai 1903 in Kraft getreten; wir haben oben mitgeteilt, daß der von der Herabsetzung der Fahrpreise zu erwartende Ausfall durch Verkehrsvermehrung

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1900 S. 849.

Digitized by Google

reichlich eingebracht worden ist. Die Einführung der neuen Gütertarife ist am 1. Juli 1904 durchgeführt worden, insoweit es den Binnenverkehr und den direkten Verkehr mit schweizerischen Bahnen betrifft; die direkten Tarife mit dem Auslande konnten wegen Mangels an Zeit erst teilweise umgearbeitet werden. Neben der Ausarbeitung der Normaltarife waren auch sämtliche Ausnahmetarife für den Personen- und Güterverkehr durchzuprüfen.

Einnahmen.

Die Verkehrsbewegung war in den Jahren 1902 und 1903 eine durchaus günstige, was nachstehenden Übersichten zu entnehmen ist:

Betriebseinnahmen der Bundesbahnen
im Jahre 1902.

	1901 (1 476 km)		1902 (1 476 km)		Mehreinnahme gegenüber 1901	Mindereinnahme gegenüber 1901
	Frcs.	%	Frcs.	%	Frcs.	Frcs.
I. Ertrag des Personentransportes .	26 236 789,99	41,83	27 065 283,53	40,58	828 493,54	—
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:						
1. vom Gepäck	2 399 371,27	3,82	2 556 763,30	3,83	157 392,03	—
2. von Tieren .	1 224 034,20	1,95	1 319 190,16	1,98	95 155,96	—
3. von Gütern .	32 867 821,06	52,40	35 756 761,80	53,61	2 888 940,74	—
	36 491 226,53	58,17	39 632 715,26	59,42	3 141 488,73	—
zusammen	62 728 016,52	100,00	66 697 998,79	100,00	3 969 982,27	—

Digitized by Google

im Jahre 1903.

	1902 (2 433 km)		1903 (2 433 km)		gegenüber 1902	
					mehr	weniger
	Frcs.	%	Frcs.	%	Frcs.	Frcs.
I. Ertrag des Personentransportes.	42 395 807,76	41,23	43 909 319,16	41,40	1 513 511,40	—
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:						
1. vom Gepäck	4 001 819,43	3,89	4 230 148,28	3,96	228 328,85	—
2. von Tieren .	2 036 141,79	1,99	2 032 690,54	1,92	—	3 451,25
3. von Gütern .	54 379 211,13	52,89	55 881 183,85	52,72	1 501 972,82	—
	60 417 172,35	58,77	62 144 022,77	58,60	1 726 850,42	—
zusammen	102 812 980,11	100,00	106 053 341,93	100,00	3 240 361,82	—

Die Verkehrsvermehrung betrug somit von 1901 auf 1902 für die verstaatlichten Bahnen ohne Jura-Simplon-Bahn 6,33 % und von 1902 auf 1903 für das gesamte Bundesbahnnetz 3,15 %.

Fahrpläne.

Das Fahrplanwesen ist bei der Generaldirektion zentralisiert. Während der Jahre 1902 und 1903 sind ganz wesentliche Verbesserungen des Fahrplanes vorgenommen worden, sowohl durch Einführung neuer internationaler Verbindungen als auch durch Verbesserung des Lokalverkehrs; so wurden auf dem derzeitigen Bundesbahnnetz im Personenverkehr (Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung) gefahren: 1901: 17 280 628 Zugkilometer, 1902: 17 575 985 und 1903: 18 246 119, somit 1903 965 491 Zugkilometer oder 5,59 % mehr als 1901. Die Mehrleistungen des Sommerfahrplanes 1904 gegenüber dem von 1903 sind auf 455 667 Zugkilometer veranschlagt. Diese bedeutende Steigerung der Fahrleistungen veranlaßte natürlich auch eine entsprechende Kostenvermehrung.

Im Sommer 1902 war eine bedauerliche Zahl von Zugverspätungen zu verzeichnen. Diese waren auf folgende Ursachen

Digitized by Google

zurückzuführen: verspätetes Eintreffen der ausländischen Anschlußzüge auf den zahlreichen Grenzstationen, Durchführung der im Tarifgesetz vorgeschriebenen Erhöhung der mittleren Geschwindigkeit der Personenzüge von 24 auf 28 km für die Stunde, Zugvermehrungen und Herstellung neuer Anschlüsse, Einführung neuer direkter Wagenkurse im In- und Auslandverkehr, sehr große Zunahme im Eisenbahn- und Postverkehr und ihre Rückwirkung auf die Zugabfertigung und Zugführung, sowie namentlich auch Unzulänglichkeit verschiedener Linien, Stationen und Bahnhöfe, wie sie von den Privatbahnen übernommen worden sind. Zufolge energischen Eingreifens ist gegen die vorhandenen Übelstände Abhilfe getroffen worden, und es ist für den Sommer 1904 eine ganz wesentliche Besserung zu verzeichnen, indem die Zahl der Verspätungen um zwei Drittel abgenommen hat. Die öfter eingetretene Zugüberfüllung war darauf zurückzuführen, daß die Zahl der von den Privatbahnen übernommenen Personenwagen zu klein ist und diese besonders auch hinsichtlich ihrer Bauart und Ausstattung den heutigen bedeutend gesteigerten Anforderungen nicht mehr entsprechen und daher große Neuanschaffungen erforderlich machen.

Betriebsmittel und ihre Leistungen.

Die Bundesbahnverwaltung hat bis Ende 1903: 89 Lokomotiven, 108 Personenwagen, 40 Gepäckwagen und 420 Güterwagen bestellt, zum Teil als Ersatz und zum Teil als Vermehrung, und wird mit Vermehrung des Betriebsmaterials in erheblichem Umfange fortfahren, so daß in absehbarer Zeit Klagen hierüber aufhören werden. Im neuesten Voranschlag sind für 1905/6 wieder 137 Lokomotiven, 387 Personenwagen, 50 Gepäckwagen und 900 Güterwagen vorgesehen. Der Bestand des Betriebsmaterials war Ende 1903: 793 Lokomotiven mit 2 108 Triebachsen und 1 876 Laufachsen, 1 970 Personenwagen mit 5 344 Achsen und 96 899 Sitzplätzen, wovon 847 zweiachsige, 842 dreiachsige und 281 vierachsige Wagen, und 11 072 Gepäck- und Güterwagen mit 22 194 Achsen und 129 952 t Tragkraft, wovon 4 211 offene und 6 819 gedeckte zweiachsige, 2 offene und 32 gedeckte dreiachsige und 1 offener und 7 gedeckte vierachsige. Dazu kommen für die schmalspurige Brünigbahn 23 Lokomotiven, 72 Personenwagen mit 2 542 Sitzplätzen und 80 Gepäck- und Güterwagen mit 790 t Tragkraft.

Die zurückgelegten Lokomotivkilometer haben betragen ohne Jura-Simplon-Bahn 1901: 17 245 976, 1902: 18 082 697 und mit Jura-Simplon-Bahn 27 700 114, 1903: 29 323 525, somit Zunahme von 1901 auf 1902 4,85 % und von 1902 auf 1903 5,86 %.

Digitized by Google

Beamte und Arbeiter.

Am 1. Mai 1903 traten die Beamten und Angestellten der verstaatlichten Bahnen, die mit Vertrag auf sechs Jahre angestellt waren, in den Dienst der Bundesbahnen über; als Bundesbeamte sind sie auf eine feste Amtsdauer von drei Jahren gewählt und nach Ablauf dieser Amtsperiode der Neuwahl unterworfen, wie die Beamten der allgemeinen Bundesverwaltung. Für dieses Personal war nun gemäß den Vorschriften des Besoldungsgesetzes und der auf diesem beruhenden Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 das Jahresgehalt neu festzusetzen. Dabei galt die Regel, daß zum mindesten die bisherigen Bezüge gewährt wurden, und zwar derart, daß zum regelmäßigen Gehalt die Gehaltsaufbesserung auf Grundlage der alten Vorschriften bis 30. April 1903 zugeschlagen und zudem die von der Mehrzahl der zurückgekauften Bahnen am Jahresschluß freiwillig aus dem Reinertrag der Unternehmung gewährten Gratifikationen, in der Regel ein halbes Monatsgehalt betragend, hinzugerechnet wurden. Es ergab sich daher für die größte Zahl der Beamten eine gewisse Besserstellung. Die Durchführung dieser Maßnahmen nahm viel Mühe und Zeit in Anspruch; eine Reihe Beschwerden waren vom Personal erhoben worden; die nähere Untersuchung ergab jedoch, daß diese zum größten Teil auf Mißverständnissen beruhten, und daß die beim Rückkauf gegebene Zusicherung, das Personal werde zufolge der Verstaatlichung nicht ungünstiger gestellt werden, erfüllt war. Nicht weniger Arbeit erforderte die Neuordnung der sogenannten Nebenbezüge, die umfassen: die dem Zug- und Lokomotivpersonal ausbezahlten Kilometergelder für die im Liniendienst zurückgelegten Kilometer, die Vergütung für Rangier-, Reserve- und Depotdienst, die Entschädigungen für Übernachten außerhalb des Dienstortes, die Prämien für richtige Ablieferung der Fahrtausweise und für Ersparnisse im Verbrauch von Brenn- und Schmiermaterial. Dabei wurde die vom Personal längst gewünschte und im Besoldungsgesetz vorgesehene Vergünstigung eingeführt, daß ungefähr die Hälfte dieser Nebenbezüge in eine feste Zulage umgewandelt wurde, die beträgt für:

Oberzugführer und deren Gehilfen . . .	720	Frcs.
Zugführer	600	„
Kondukteure (Schaffner) und Bremser .	480	„
Lokomotivführer I. Klasse	900	„
„ II. „	720	„
Heizer I. Klasse	600	„
„ II. „	480	„

Digitized by Google

Ähnlich geordnet sind die Nebenbezüge für das Dampfbootpersonal. Einem Begehren des Personals, es möchte ihm für den nicht in eine feste Zulage umgewandelten Teil der Nebenbezüge ebenfalls eine Mindestsumme, den bisherigen Bezügen entsprechend, garantiert werden, wurde nicht Folge gegeben; es war durch eine während 8 Monate durchgeführte Statistik nachgewiesen worden, daß der weitaus größte Teil des betreffenden Personals sich auf Grundlage der neuen Reglements für die Nebenbezüge erheblich besser stellt, als bisher.

Neu zu ordnen waren auch die Lohnverhältnisse der bei den Bundesbahnen im Dienste stehenden Arbeiter, sowohl der in den dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstätten beschäftigten, wie der im eigentlichen Betriebsdienste verwendeten. Auch hier wurde durch die erlassenen Reglements eine mäßige Erhöhung des Tagelohnes zugestanden und die Anstellungsbedingungen günstig gestaltet. Es sind verschiedene Lohnklassen vorgesehen, die nach den dienstlichen Leistungen und nach den lokalen Verhältnissen Anwendung finden. Alle zwei Jahre tritt eine Aufbesserung von 20—35 Cts. für den Arbeitstag ein bis zur Erreichung des Höchstlohnes. Für Überzeitarbeit wird besondere Vergütung geleistet. Nach fünfundzwanzigjähriger Dienstzeit hat der Arbeiter Anspruch auf eine Gratifikation im Betrage des 30fachen Tagelohnes, ebenso nach zurückgelegtem 40. und 50. Dienstjahr. Die Lohnzahlung erfolgt monatlich, jedoch wird in der Mitte des Monats eine der Hälfte des Monatslohnes annähernd entsprechende Abschlagszahlung geleistet. Die gegenseitige Kündigungsfrist beträgt 14 Tage. Sofortige Entlassung kann nur aus wichtigen Gründen erfolgen.

Von größter Wichtigkeit für das Arbeiterpersonal ist sodann der bereits zum großen Teil durchgeführte Grundsatz, die ständigen Tagelohnarbeiter zu Beamten zu ernennen, soweit ihr Alter und ihr Gesundheitszustand es gestatten. Neben der dreijährigen Amtsdauer ist namentlich die Zugehörigkeit zu einer Hilfs- und Pensionskasse wichtig, während für die Arbeiter nur Krankenkassen bestehen. Die letzteren werden auch einheitlich umgestaltet werden, sobald die Neuordnung der Hilfs- und Pensionskassen durchgeführt sein wird. Da die bestehenden Krankenkassen keine Altersunterstützung kennen, wurde vom Verwaltungsrat provisorisch verfügt, daß zurückgetretene Arbeiter, die nach mindestens fünfzehnjähriger Dienstzeit wegen Krankheit oder vorgerückten Alters oder nicht haftpflichtigen Unfalls arbeitsunfähig geworden, eine tägliche Unterstützung von 1,50 Frcs. erhalten, falls sie nicht aus vorhandenen Kassen einen gleich hohen Betrag beziehen.

Digitized by Google

Die endgültige Neuordnung der Verhältnisse der Pensions- und Hilfskassen der Beamten ist dadurch verzögert worden, daß sich eine gründliche versicherungstechnische Untersuchung der bestehenden Kassen als notwendig herausgestellt hat und die Vorarbeiten der Prüfung anerkannter Sachverständiger unterstellt wurden.

Der Personalbestand der Bundesbahnen bei der Generaldirektion und bei den Kreisdirektionen war Ende 1903 folgender:

	Beamte	Arbeiter
Bahnbetrieb: Allgemeine Verwaltung .	728	59
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2 598	3 022
Abfertigungs- und Zugdienst	8 559	2 483
Fahrdienst	2 194	1 463
	14 079	7 027
Hilfsgeschäfte	246	3 003
Nebengeschäfte	63	8
Agenturen	3	3
zeitweilige Anstellung beim Bahnbau .	18	2
	14 409	10 043,

somit im ganzen 24 452 (gegenüber 23 018 im Jahre 1902).

Wenn die Personalausgaben sich schon zufolge der Einführung der neuen Gehaltsordnung und der neuen Nebenbezüge, sowie der Lohnfestsetzung für die Arbeiter erheblich vermehrten, so veranlaßte noch eine große Steigerung die Vollziehung des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1902,[1]) betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten. Dieses Gesetz verkürzt die bisher festgesetzte Arbeitszeit, indem die eigentliche Arbeitszeit zwar grundsätzlich auf 11 Stunden im Maximum belassen, dagegen eine ununterbrochene Ruhezeit von wenigstens 10 Stunden für das Lokomotiv- und Zugpersonal und von wenigstens 9 Stunden für das übrige Betriebspersonal vorgeschrieben wird. Diese Ruhezeit darf um eine Stunde verkürzt werden, wenn der Angestellte eine Dienstwohnung in der Nähe der Arbeitsstelle hat. Ausnahmsweise kann eine Verschiebung der Ruhezeit in dem Sinne eintreten, daß sie mindestens im Durchschnitt von drei Tagen eingehalten wird. Die Präsenzzeit ist für das Lokomotiv- und Zugpersonal auf höchstens 14 Stunden, für die Bahnwärterinnen auf höchstens

[1]) Vgl. Archiv 1903 S. 711.

Digitized by Google

12 Stunden und für das übrige Betriebspersonal auf höchstens 16 Stunden bestimmt. Auch hier kann die Präsenzzeit für Beamte mit Dienstwohnungen um eine Stunde verlängert werden und Verschiebungen sind zulässig, wenn der Durchschnitt während dreier Tage gewahrt bleibt. Alle Beamten haben sodann Anspruch auf 52 dienstfreie Tage, wovon 17 auf einen Sonntag fallen müssen. Die Befreiung vom Dienst hat volle 24 Stunden zu dauern und muß mit einer Nachtruhe endigen. Falls sie nicht an die gesetzliche Ruhezeit anschließt, ist sie um 8 Stunden zu verlängern. Die freie Zeit ist so zu gewähren, daß der Beamte sie ganz an seinem Wohnort zubringen kann. Außerdem haben alle Betriebsbeamten Anspruch auf einen zusammenhängenden Urlaub von 8 Tagen, die während der ersten 8 Dienstjahre auf die 52 Freitage angerechnet werden. Vom neunten Dienstjahr oder vom dreiunddreißigsten Altersjahre an ist jedoch dieser zusammenhängende Urlaub über die 52 Freitage hinaus zu gewähren und er verlängert sich mit je drei Dienstjahren mehr um einen weitern Urlaubstag. Wegen dieser Dienstbefreiung dürfen die Gehaltsbezüge nicht verkürzt werden.[1])

Dieses neue Gesetz über die Arbeitszeit ist am 1. Oktober 1903 in Kraft gesetzt worden; die Vollziehungsverordnung datiert vom 21. September 1903. Die finanziellen Folgen konnten sich daher 1903 nur zum Teil geltend machen, waren dagegen bei der Budgeterstellung für 1904 voll zu berücksichtigen.

Den Beamten, die diesem Arbeitsgesetz nicht unterstellt sind, ist durch Reglement ein zusammenhängender Urlaub zugesichert, der für eine Dienstzeit bis auf 10 Jahre eine Woche, bis auf 20 Jahre zwei Wochen und für eine längere drei Wochen beträgt.

Bautätigkeit.

Eine umfangreiche Arbeit fiel dem Baudepartement der Bundesbahnen zu. Mit Rücksicht auf den bevorstehenden Rückkauf war ein erheblicher Stillstand im Umbau und in der Erweiterung der vorhandenen Bahnanlagen eingetreten; nun sollte vieles tunlichst rasch nachgeholt werden. Von den durchaus notwendigen großen Bahnhofumbauten war Basel in Ausführung begriffen, Olten beinahe vollendet, Lausanne, Neuenburg und St. Gallen angefangen. Neu zu bearbeiten waren die von Biel, Bern (Güterbahnhof), Thun,

[1]) Vgl. für die Einzelheiten: Question de la durée et de la réglementation du travail (Suisse) par Pl. Weissenbach. Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer. Juillet 1904. XVIII. No. 7. S. 599 u. ff.

Digitized by Google

Vallorbes und die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn auf dem Gebiet der Stadt Zürich. Dazu kam der Bau der zweiten Gleise auf den Linien Bern — Freiburg — Lausanne, Lausanne — St. Maurice, Lausanne—Vallorbe, Basel—Delsberg, Basel—Brugg, Olten—Luzern, Bern — Gümlingen, Winterthur — Romanshorn und Winterthur—St. Gallen—Rorschach, sowie eine Reihe kleinerer Stationserweiterungen, Beseitigung von Niveauübergängen und anderer Verbesserungen der bestehenden Anlagen. Nach einer annähernden Schätzung werden die Bauausgaben für diese Umbauten, für die Fertigstellung des Simplontunnels und der Rickenbahn und für die Beschaffung des erforderlichen Betriebsmaterials innerhalb der nächsten 10 Jahre wenigstens 250 Millionen Franken betragen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß zufolge der starken Verkehrsvermehrung diese vorläufige Berechnung erheblich wird überstiegen werden.

Die Vorbereitung dieser Bauten ist Sache der Kreisdirektionen, die Fertigstellung der Planvorlagen zu Händen des eidgenössischen Eisenbahndepartements, soweit erforderlich nach Einholung der Zustimmung des Verwaltungsrates, Sache der Generaldirektion, und für die Bauausführung sind unter Oberaufsicht der Generaldirektion wieder die Kreisdirektionen zuständig. Das Durchlaufen aller dieser Instanzen erfordert viel Arbeit und Zeit.

Finanzielle Ergebnisse.

Werden die Bundesbahnen der in Aussicht stehenden großen Bau- und Betriebslast gewachsen sein? Um zu einer richtigen Schätzung zu gelangen, bieten die bisherigen, allerdings nur kurzen Erfahrungen gewisse Anhaltspunkte. Vorerst ist festzustellen, daß das finanzielle Ergebnis des Betriebes bis Ende 1903 ein ganz befriedigendes war. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1902, welche die Linien der Jura-Simplon-Bahn noch nicht umfaßt, ergab einen Überschuß von 4 422 419,85 Frcs., wovon verwendet wurden: auf Gratifikation an das Personal der früheren Zentralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen 432 203,20 Frcs., auf Abschreibung des Saldos des Kontos Kursverluste 147 607,80 Frcs, auf Abschreibung der Organisationskosten der Schweizerischen Bundesbahnen 1 312 282,74 Frcs., auf Abschreibung auf Bahnhofumbauten und -erweiterungen 103 951,51 Frcs., auf Abschreibung des Bilanzwertes der Dampfboote auf dem Zürichsee 586 075,56 Frcs., auf Abschreibung der Beteiligung an der Ürikon - Bauma - Bahn 723 869,88 Frcs. Der Saldo von 1 114 831,16 Frcs. wurde auf neue Rechnung vorgetragen. Die angeführten außerordentlichen Ab-

Digitized by Google

schreibungen wurden vorgenommen, da die Frist für die gesetzlich vorgeschriebene Amortisation des Anlagekapitals innerhalb 60 Jahre erst 1903 begann.

In der Gewinn- und Verlustrechnung für 1903 wurde diese gesetzliche Amortisation nicht erst vom 1. Mai, dem konzessionsmäßigen Rückkaufstermin an, sondern für das ganze Jahr berechnet und mit 4 307 336,35 Frcs. ohne weiteres in die Ausgaben eingestellt. Es verblieb nach deren Abzug ein Saldo von 1 030 681,99 Frcs., welcher verwendet wurde wie folgt: 280 000 Frcs. als erste Annuität der besonders abzuschreibenden Ausgaben für die Erweiterung und Vergrößerung von Bahnhöfen, mit denen laut Rechnungsgesetz das Baukonto nicht belastet werden darf, und 250 000 Frcs. als Gratifikation für die Zeit vom 1. Januar bis 1. Mai 1903 an das Personal der ehemaligen Zentralbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplon-Bahn. Der Saldo wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung für 1903 zeigt außer dem Saldo von 1902 an Einnahmen: Überschuß der Betriebseinnahmen 38 318 911,55 Frcs., Ertrag verfügbarer Kapitalien 6 644 285,36 Franken, Bauzinsen auf den neuen Linien 1 733 038,82 Frcs., Ertrag von Nebengeschäften (Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee) 122 318,58 Franken, Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds 5 873 765,75 Frcs., Betriebssubvention für Etzwilen—Schaffhausen 39 375 Frcs. und aus sonstigen Quellen 2 201,46 Frcs.; an Ausgaben: Kontokorrentzinsen 4 091 883,46 Frcs., Verzinsung der konsolidierten Anleihen 36 264 495,30 Franken, Verlust von Nebengeschäften (Dampfbootbetrieb auf dem Zürchersee) 51 105,88 Frcs., 1. Amortisationsquote 4 307 336,35 Frcs., Einlagen in den Erneuerungsfonds 7 986 058,50 Frcs. und Verwendungen zu verschiedenen Zwecken 117 166,20 Frcs.

Zum Betriebsüberschuß ist zu bemerken, daß dieser gegenüber dem Voranschlage einen Mehrbetrag von 2 290 532 Frcs. ergibt, indem die Mehreinnahmen 3 243 427 Frcs. betrugen, die Mehrausgaben nur 952 895 Frcs. Über die erfreuliche Einnahmensteigerung ist oben berichtet. Hier ist die starke Vermehrung der Betriebsausgaben hervorzuheben; mit 72 843 405 Frcs. übersteigen sie die von 1902 um volle 6 420 692 Frcs. Diese Vermehrung um 9 % betrifft fast ausschließlich den Unterhalt und die Aufsicht der Bahn, den Abfertigungs- und Zugdienst und den Fahrdienst und zwar fallen an Mehrausgaben auf die Erhöhung der Personalausgaben 3 511 284 Frcs., auf Unterhalt und Erneuerung 2 629 630 Frcs. Die letzteren sind darauf zurückzuführen, daß an Erneuerung des Ober-

Digitized by Google

baues und des Rollmaterials sehr viel nachzuholen ist. Die Mehrausgabe für das Personal ist zum kleineren Teil veranlaßt durch die Verkehrssteigerung, im wesentlichen aber durch die Einwirkung des Besoldungs- und des Arbeitsgesetzes. Die eingetretene Besserstellung des Personals ist vom volkswirtschaftlichen und sozialen Standpunkte aus sicher zu begrüßen; es ist aber nicht außer Acht zu lassen, daß sie eine ganz erhebliche finanzielle Belastung für die Bundesbahnen bildet. Zu übersehen ist namentlich nicht, daß am 1. Mai 1906 der Eintritt einer neuen Gehaltsaufbesserung von 300 Frcs. für jeden Beamten, der das gesetzliche Höchstgehalt noch nicht erreicht hat, eine große Ausgabenvermehrung bedingen wird. Während der Betriebskoeffizient 1902 für die Bundesbahnen allein 60,98 und für die Jura-Simplon-Bahn 61,35, für beide zusammen 61,11 betragen hatte, erreichte er 1903 für die Bundesbahnen 65,53. Die Erhöhung um 4,42 % ist so groß, daß große Vorsicht in den Ausgaben zu beobachten ist, wenn das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen nicht gestört werden soll.

Auch der Voranschlag für 1904 hat wieder eine erhebliche Ausgabensteigerung in Aussicht genommen. Während die Betriebseinnahmen um 6 046 590 Frcs. höher geschätzt wurden, als im Budget für 1903 (113 306 740 Frcs. gegen 107 260 150 Frcs.), wurden die Betriebsausgaben um 5 683 405 Frcs. höher angesetzt (77 993 465 Frcs. gegen 72 310 060 Frcs.), was gegenüber der Rechnung von 1902 sogar eine Mehrausgabe von 12 789 314 Frcs. ausmachen würde. Allerdings lassen die bisherigen provisorischen Betriebsergebnisse voraussehen, daß die wirklichen Ausgaben für 1904 kleiner sein werden, als die veranschlagten. Andererseits werden die Betriebseinnahmen, namentlich im Personenverkehr, den Voranschlag erheblich übersteigen. Es ist somit anzunehmen, daß auch im Jahre 1904 die gesetzliche Amortisation wird voll gedeckt werden können, während der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung mit 48 977 575 Frcs. Einnahmen und 49 499 000 Frcs. Ausgaben abschließt, somit 521 425 Frcs. zu der vollen Tilgung der Amortisation im Betrage von 4 132 000 Frcs. fehlen würden. Die Ursachen der Ausgabenvermehrung für 1904 sind die gleichen, die schon für 1903 wirksam waren. Abgesehen von der für 1906 bevorstehenden Gehaltserhöhung dürften jedoch die Personalausgaben mit 1904 ihren Höhepunkt erreicht haben.

Andererseits wird die Gewinn- und Verlustrechnung Jahr um Jahr mit einer höheren Zinslast zu rechnen haben, die fortschreiten wird mit dem Ausbau des Bahnnetzes und der Ergänzung des Betriebsmaterials. Wenn die Verwaltung auch bestrebt sein wird, diese

Digitized by Google

Belastung angemessen zu verteilen und nicht notwendige Bauten zu vermeiden, so wird doch die Zunahme eine stetige bleiben.

Es war daher sehr zu begrüßen, daß es im Oktober 1903 gelang, eine Konversion von vierprozentigen Anleihen der Nordostbahn und der Zentralbahn im Gesamtbetrage von 140 300 000 Frcs. in eine Anleihe zu vereinbaren, die bis zum 15. November 1911 noch zu $3^1/_2$ % zu verzinsen ist, von da bis zum 15. November 1917 nur noch zu $3^1/_4$ % und von da an nur noch zu 3 %. Die Rückzahlung erfolgt laut Amortisationsplan von 1913 bis 1962; der Bundesbahnverwaltung ist das Recht zur Kündigung von 1917 an vorbehalten. Diese neue Anleihe umfaßt 150 Millionen Franken; die Differenz gegenüber dem zurückbezahlten Betrag wird zu Bauzwecken verwendet. Die von einem Konsortium französischer Banken übernommene Operation, die sich in den Jahren 1903 und 1904 ohne Anstand und zu einem günstigen Kurs (97 %) vollzogen hat, brachte eine höchst erwünschte Garantie einer allmählichen Erleichterung der Zinslast; die Minderausgabe wird von 1917 an jährlich 1 500 000 Frcs. betragen.

Nicht zu vergessen ist, daß voraussichtlich im Laufe des Jahres 1905 der Simplontunnel dem Betriebe übergeben wird. Ob in den ersten Jahren die in Aussicht zu nehmende Verkehrsvermehrung ausreichen wird, die volle Verzinsung des Baukapitals zu sichern, bleibt abzuwarten.

Die Deckung der stets wachsenden Last der Betriebskosten und der Verzinsung ist nur zu erhoffen von einer stetigen Vermehrung der Betriebseinnahmen. Nach den langjährigen Erfahrungen im Eisenbahnwesen kann allerdings an einer solchen Steigerung im Durchschnitt längerer Perioden kein Zweifel sein. Trotzdem ist eine vorsichtige Geschäftsführung und ein Verzicht auf gewagte Versuche geboten, wenn die Entwicklung der Bundesbahnen eine gesunde bleiben und dem Lande die volkswirtschaftlichen Vorteile sichern soll, die mit allem Grund von der Verstaatlichung erwartet werden. Daß für die kurze Zeit ihres Bestehens schon recht vieles geschehen ist, zeigen diese Mitteilungen. Wenn der Weg ruhigen Fortschreitens auch künftig eingehalten wird, darf der Zukunft der Bundesbahnen getrost entgegengesehen werden.

Digitized by Google

Anlage 1. (Zu Seite 69 gehörig.)

Bundesratsbeschluß,

betreffend

Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und des Anlagekapitales der Schweizerischen Zentralbahn.

(Vom 3. Dezember 1897.)

Der schweizerische Bundesrat,

nach Einsicht eines Berichtes und Antrages seines Post- und Eisenbahndepartements (Eisenbahnabteilung) über die mit der Schweizerischen Zentralbahn im Sinne des Art. 20, Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 27. März 1896 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, betreffend die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und des Anlagekapitals, geführten Verhandlungen;

in Anwendung von Art. 20, Absatz 3, des genannten Gesetzes,

beschließt:

Für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und des Anlagekapitals der Schweizerischen Zentralbahn werden folgende Grundsätze maßgebend erklärt:

I.

Anlagekapital.

Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfaßt:

1. die gemäß gesetzlicher Vorschrift der Baurechnung belasteten Baukosten, bezw. Anschaffungskosten für:
   a) Bahnanlagen und feste Einrichtungen mit Ausschluß des Oberbaues;
   b) Oberbau;
   c) Rollmaterial;
   d) Mobiliar und Gerätschaften,

   und zwar für die im Betriebe stehenden und für die im Bau befindlichen Linien und Objekte.

Die Baurechnung darf nur mit den Ausgaben belastet werden, deren Verrechnung zu Lasten des Baukontos durch die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896, Art. 4 bis und mit 9, vorbehaltlich des Art. 24, Absatz 3, ausdrücklich gestattet ist, und es sind alle Beträge aus der Baurechnung zu entfernen, deren Verrechnung auf Baukonto durch die genannten gesetzlichen Bestimmungen untersagt ist.

2. die Materialvorräte.

Bezüglich der letzteren ist vorzubehalten, daß sie bei der Übergabe der Bahn an den Bund in einem für eine regelmäßige Betriebsführung aus-

Digitized by Google

reichenden Maße vorhanden sein müssen, andernfalls der Fehlbetrag gegenüber den Bahngesellschaften, die nach dem Reinertrag zurückgekauft werden, von der Rückkaufssumme in Abzug gebracht wird.

Nicht zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen gehören alle übrigen in der Bilanz der Bahngesellschaft aufgeführten Aktivposten, als: noch nicht einbezahlte Anleihen, Emissionsverluste auf den Aktien, zu amortisierende Verwendungen, Verwendungen auf Nebengeschäfte, verfügbare Mittel ausschließlich der Materialvorräte (Kassenbestände, Wertschriften und Guthaben, verfügbare nicht zu Bahnanlagen verwendete Liegenschaften).

II.

Erneuerungsfonds.

Für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds sind die Vorschriften der Art. 11 bis und mit 14 des Rechnungsgesetzes maßgebend. Für Ausmittlung der Höhe der Einlagen auf dieser gesetzlichen Grundlage wird eine besondere Schlußnahme vorbehalten.

III.

Reinertrag.

Von den in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft enthaltenen Einnahme- und Ausgabeposten sind für den konzessionsgemäßen Reinertrag nur maßgebend die Betriebseinnahmen und die Betriebsausgaben, d. h. die mit dem Eisenbahnbetriebe, dem Transportgeschäfte im Zusammenhang stehenden Einnahmen und Ausgaben; dagegen fallen außer Betracht die Rechnungsposten, welche sich auf die Finanzverwaltung der Bahngesellschaft beziehen.

Der durchschnittliche Reinertrag ist in der Weise zu berechnen, daß der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der zehn in Betracht fallenden Jahre zusammengezählt und der hieraus resultierende Gesamtüberschuß durch zehn dividiert wird.

Für den konzessionsgemäßen Reinertrag fallen in Betracht:

a) Betriebseinnahmen.

1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft;
2. der Ertrag der von der Zentralbahn an die Gotthardbahn geleisteten Subvention;
3. die Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft geleisteten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu ermittelnden Ergänzungszuschüsse;
4. die Betriebssubventionen für besondere Zwecke;
5. sonstige das Transportgeschäft betreffende Einnahmen.

b) Betriebsausgaben.

1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft;
2. die Einlagen in den Erneuerungsfonds, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft gemachten, wie die

Digitized by Google

zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu machenden Ergänzungseinlagen;

3. die Abzüge für den Ertrag von verfügbaren Liegenschaften, insofern Einnahmen von solchen, welche nicht zu den Rückkaufsobjekten gehören, unter den Betriebseinnahmen verrechnet worden sind, oder insofern auf denselben überhaupt kein Ertrag berechnet worden ist;
4. Verluste, welche während der zehnjährigen für den Rückkauf maßgebenden Periode abgeschrieben, beziehungsweise dem Konto zu amortisierender Verwendungen belastet werden mußten, insbesondere für: technische Vorstudien, Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen, Beiträge an Straßen, Brücken und dergleichen;
5. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen, insbesondere: außerordentliche Beiträge an die Hilfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle; Gratifikationen an das Personal; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenutzung von Bahnanlagen; jährliche Vergütung der Zentralbahn an die Nordostbahn für Abtretung der Linie Zofingen—Suhr—Aarau.

Dagegen fallen für den konzessionsgemäßen Reinertrag **nicht** in Betracht:

a) Einnahmen.

1. Der Saldo des Vorjahres vor Beginn der zehnjährigen für den Rückkauf maßgebenden Periode;
2. der Ertrag der verfügbaren Kapitalien, mit Inbegriff von Zinsen auf den Betriebseinnahmen;
3. Kursgewinne und Provisionen;
4. Bauzinse;
5. Zuschüsse aus Spezialfonds mit Ausschluß des Erneuerungsfonds;
6. Zuschüsse aus Amortisations- und Baufonds;
7. Betriebssubventionen für allgemeine Zwecke;
8. sonstige die Finanzrechnung betreffende Einnahmen.

b) Ausgaben.

1. Verzinsung der schwebenden Schulden;
2. Kursverluste, Finanzunkosten und Provisionen;
3. Verzinsung der konsolidierten Anleihen;
4. Einlagen in Spezialfonds mit Ausschluß des Erneuerungsfonds;
5. Einlagen in Amortisations- und Baufonds;
6. Tilgung alter Verluste, bei denen der Entstehungsgrund der Abschreibung vor die zehnjährige für den Rückkauf maßgebende Periode zurückfällt;
7. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche die Finanzrechnung betreffen, insbesondere außerordentliche Beiträge an die Hilfskasse zur Deckung des vor der zehnjährigen Periode entstandenen versicherungstechnischen Defizits; Minderwertung verfügbarer Mittel;
8. Aktiendividende;
9. Saldovortrag auf neue Rechnung.

Digitized by Google

IV.

Abzüge von der Rückkaufsentschädigung.

a) Von der entweder auf Grund des Anlagekapitals oder auf Grund des Reinertrages ermittelten Rückkaufssumme sind in Abzug zu bringen:

1. der Erneuerungsfonds in demjenigen Betrage, welchen derselbe gemäß den Grundsätzen des neuen Rechnungsgesetzes ausmachen soll (Abzug für materiellen Minderwert der im Erneuerungsfonds berücksichtigten Rückkaufsobjekte);
2. die Differenz zwischen dem wirklichen Werte und dem Werte eines vollkommen befriedigenden Zustandes der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Rückkaufsobjekte (Abzug für materiellen Minderwert dieser Objekte);
3. der laut den gesetzlichen Bestimmungen auf Betriebsrechnung oder auf Amortisationskonto zu buchende Anteil der Baukosten, welche erforderlich sind, um die Bahnanlagen auf den Zeitpunkt des Überganges an den Bund in vollkommen befriedigenden Zustand zu setzen, wie: Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen, Anlage von Doppelgleisen, Vermehrung des Rollmaterials usw.

b) Für den Fall des Rückkaufes der Bahn auf Grund des Reinertrages ist von der Rückkaufssumme ferner in Abzug zu bringen:

4. der Betrag des auf Baukonto zu buchenden Anteiles der in litt. a), Ziff. 3, erwähnten Baukosten, immerhin in der Meinung, daß die Rückkaufssumme nicht weniger betragen darf, als den auf Grund des Anlagekapitals gemäß litt. a), Ziff. 1, 2 und 3, berechneten Betrag.

Dabei ist verstanden, daß der für künftige Verkehrsbedürfnisse aufgewendete Anteil solcher Baukosten zu Lasten des Bundes fällt.

Bern, den 3. Dezember 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

Digitized by Google

Anlage 2. (Zu Seite 70 gehörig).

Auszüge

aus den

Urteilen des schweizerischen Bundesgerichtes,

betreffend

die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und des Anlagekapitals.

I.

Urteil vom 18./21. Januar 1899 in Sachen gegen die Schweizerische Zentralbahn. (Reinertrag.)

Bei der Prüfung, nach welchen Grundsätzen der für die Bemessung der Rückkaufsentschädigung maßgebende Reinertrag im Sinne der Konzessionen festzusetzen sei, ist in erster Linie das Objekt zu bestimmen, dessen Reinertrag für die Berechnung der Rückkaufsentschädigung maßgebend sein soll. Dem Wortlaut der Konzessionen ist für die Beantwortung dieser Frage nichts Bestimmtes zu entnehmen. Indessen gehen die Parteien selbst darin einig, daß nicht etwa der Reinertrag der geschäftlichen Unternehmung der Bahngesellschaften im allgemeinen gemeint sei, sondern daß es vielmehr nur darauf ankomme, was das Transportgeschäft im engern Sinne abwerfe. In der Tat konnte, wenn der Rückkaufspreis im Wege der Kapitalisierung eines Reinertrages zu bestimmen war, hierbei doch nur der aus dem Kaufsobjekt selbst zu erzielende Reinertrag ins Auge gefaßt sein, also der Reinertrag aus dem bestimmungsmäßigen Betriebe der Objekte, welche der Bund nach den Konzessionen mittels des Rückkaufes an sich zieht, d. h. der Eisenbahn samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten, welche dazu gehören. Von dem gesamten Geschäftskreise der Bahngesellschaften muß somit, um die Basis für die hier in Rede stehende Art der Entschädigungsfeststellung zu gewinnen, alles dasjenige ausgeschieden werden, was nicht zum Betriebe des Rückkaufsobjektes, d. h. zur Ausübung des Transportgewerbes mit den dem Rückkauf unterliegenden Bahnlinien samt den genannten Zubehören, gehört. Die Ermittlung des Reinertrages im Sinne der Konzessionen erfordert demnach die Aufstellung einer Sonderbilanz, in welche nur diejenigen Faktoren aufzunehmen sind, welche sich auf den Betrieb der dem Rückkauf unterliegenden Linien beziehen, und durch deren Gegenüberstellung sich also das Verhältnis ergeben soll, in welchem der Bruttoertrag dieses Betriebes zu dem Aufwand steht, mit dem, nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Geschäftsführung, dieser Betrieb während der Rechnungsperiode zu belasten ist. Hieraus folgt denn ohne weiteres, daß für die Bestimmung des Reinertrages im Sinne der Konzessionen nicht entscheidend sein kann, was im allgemeinen Sprachgebrauch unter Reinertrag oder Reingewinn etwa verstanden wird, oder in welchem Sinne z. B. das eidgenössische Obligationen-

Digitized by Google

recht von Reingewinn spricht, indem es eben jeweilen für jeden einzelnen Fall darauf ankommt, ob es sich um das finanzielle Resultat der gesamten Geschäftsführung eines bestimmten Kaufmanns oder Unternehmers, oder um die Ertragsfähigkeit einer bestimmten gewerblichen Anstalt oder Anlage handle. Während im erstern Falle selbstverständlich ist, daß von Reingewinn nur gesprochen werden kann deducto aere alieno, so ist ebenso klar, daß, wo der Reinertrag eines bestimmten Objekts, bzw. des Betriebs einer bestimmten industriellen Anlage in Frage steht, die zufälligen Schuldverhältnisse des jeweiligen Inhabers nicht in Betracht zu ziehen sind.

Nun hat in casu die Ermittlung des Reinertrages lediglich den Zweck, den Rückkaufswert der an den Bund übergehenden Objekte zu bestimmen, und es kann deshalb keine Rede davon sein, daß auf diese Ermittlung die zufälligen Schuldverhältnisse der betreffenden Bahngesellschaft einen Einfluß ausüben. Ob diese Bahngesellschaft die für die Erstellung der Anlagen und für die Bestreitung der Betriebsausgaben nötigen Gelder aus eigenen Mitteln, oder durch Aufnahme von Anlehen beschafft habe, ist für die Bewertung der Rückkaufsobjekte völlig gleichgültig, und kann daher auch für die Frage, welches der Reinertrag aus dem Betrieb dieser Objekte sei, nicht in Betracht fallen.

Bezüglich der schwebenden Schulden gibt dies die Bahnverwaltung zu; ein innerer Grund, rücksichtlich der konsolidierten Anleihen eine Ausnahme zu machen (wie die Bahnverwaltung will), besteht aber nicht; denn wenn einmal an der oben bezeichneten Bedeutung des Reinertrages, als eines durch Sonderbilanz festzustellenden Bewertungsfaktors festgehalten werden muß, so fallen für dessen Ermittlung überhaupt alle Ausgaben des Gewerbeinhabers, welche nicht zum Zwecke des Betriebes selbst oder zum Zwecke der Unterhaltung der Betriebsanlagen in dauernd betriebsfähigem Zustande gemacht werden, außer Betracht und können daher für diese Ertragsberechnung die Auslagen für Schuldenverzinsung nicht berücksichtigt werden, gleichviel ob die Betriebsanlagen für die betreffenden Schulden verhaftet seien oder nicht.

Dem gegenüber kann es endlich auch nicht darauf ankommen, ob der Begriff des Reinertrages bei Anwendung der Bestimmungen über den Bezug einer Konzessionsgebühr und über die Herabsetzung der konzessionsmäßigen Taxen nicht in einem andern Sinne aufzufassen, bzw. ob derselbe vom Bundesrat anläßlich der Anwendung dieser Bestimmungen nicht in einem andern Sinne aufgefaßt worden sei; denn diese Bestimmungen haben mit der Frage, nach welchen Grundsätzen die Rückkaufsentschädigung zu berechnen sei, nichts zu tun, und es geht daher nicht an, aus deren Inhalt oder aus der Anwendung, die sie in der Praxis des Bundesrates erfahren haben, einen Rückschluß darauf zu ziehen, welche Bedeutung dem Begriff des Reinertrages bei seiner Anwendung als Faktor für die Berechnung der Rückkaufsentschädigung zukomme.

Der Standpunkt der Bahnverwaltung, daß bei der Reinertragsberechnung die Verzinsung der konsolidierten Anleihen mit in Anschlag zu bringen sei, muß daher als unrichtig bezeichnet, und demnach ihr Antrag auf Einreihung eines bezüglichen Postens in die Betriebsausgaben abgewiesen werden. (Was selbstverständlich zur Folge hat, daß, wie hier nicht näher auszuführen ist, für die Berechnung des Anlagekapitals nicht der Betrag des Aktien- und Obligationenkapitals maßgebend sein kann.)

Digitized by Google

Was nun die einzelnen Faktoren anbelangt, die für die Berechnung des Reinertrages im Sinne der Konzessionen in Betracht fallen, so steht unter den hierauf bezüglichen Streitpunkten im Vordergrund die Frage nach der Bedeutung, welche dem Erneuerungsfonds bei der Feststellung des Reinertrages zukomme, und zwar streiten sich die Parteien dabei zunächst darüber, welcher Rechtsquelle die für die Beantwortung dieser Frage entscheidenden Normen zu entnehmen seien. Während der Bundesrat die Vorschriften als maßgebend betrachtet wissen will, welche das Rechnungsgesetz vom 27. März 1896 über die Bildung eines Erneuerungsfonds aufgestellt hat, behauptet die Bahnverwaltung, diese Vorschriften gelten nur für die Rechnungsstellung der Bahnen und haben keinerlei Bedeutung für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages; die hierfür maßgebenden Grundsätze seien vielmehr ausschließlich den Konzessionen zu entnehmen. Es handelt sich demnach in erster Linie darum, das Verhältnis festzustellen, in welchem die Eisenbahnkonzessionen, ihrer rechtlichen Natur nach, zu der Bundesgesetzgebung stehen. In dieser Beziehung ist die bundesgerichtliche Praxis — in Übereinstimmung mit derjenigen Auffassung, welche heute wohl als die herrschende bezeichnet werden darf — davon ausgegangen, daß die Verleihungen an öffentliche Unternehmungen sich zwar als Rechtsakte des öffentlichen Rechts und nicht als Privatverträge darstellen, daß aber daraus gleichwohl Privatrechte für die Beliehenen erwachsen können, insoweit nämlich, als sich diese Rechtsakte auf Vermögensrechte der Beliehenen beziehen. Zu diesen Privatrechten gehört unzweifelhaft auch der Anspruch des Beliehenen auf die Erfüllung der Bedingungen, zu welchen der Staat anläßlich der Verleihung sich den Rückkauf der für den Betrieb der Unternehmung erstellten Anlagen vorbehalten hat. Wenn nun der verleihende Staat diese Bedingungen einseitig auf dem Wege der Gesetzgebung feststellt, so greift er damit in das Gebiet der dem Konzessionsinhaber zustehenden Privatrechte ein; denn stehen diesem einmal solche Privatrechte zu, so folgt daraus auch das Recht, zu verlangen, daß im Streitfalle deren Inhalt durch den Richter, ohne Rücksicht auf die Auslegung der Parteien, festgestellt werde.

Aus der Souveränität des Staates folgt freilich, daß er befugt ist, sofern er es als im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt liegend findet, auch in wohlerworbene Privatrechte einzugreifen, und es ist speziell dem schweizerischen Staatsrecht ein Rekursverfahren gegenüber gesetzgeberischen Erlassen der Bundesversammlung nicht bekannt, in Art. 113 der Bundesverfassung vielmehr ausdrücklich festgesetzt, daß für das Bundesgericht die von der Bundesversammlung erlassenen Gesetze und allgemein verbindlichen Vorschriften maßgebend seien, sodaß somit keine Rede davon sein könnte, daß das Bundesgericht kompetent wäre, über die Verbindlichkeit bestehender bundesgesetzlicher Vorschriften zu erkennen. Allein die Fälle, wo der Staat sich veranlaßt sieht, bei Erlaß von Spezialgesetzen sich über die Grundsätze der von ihm selbst gehandhabten Rechtsordnung hinwegzusetzen, sind doch nur seltene Ausnahmen, und es muß daher bei der Gesetzesinterpretation, soweit nicht eine andere Willensmeinung unzweideutig erhellt, von der Annahme ausgegangen werden, der Gesetzgeber habe mit seinem Erlaß wohlerworbene Privatrechte nicht verletzen wollen.

Frägt es sich nun, ob unzweideutig der Wille des Gesetzgebers zu Tage liege, die für die Berechnung des Reinertrages und des Anlage-

Digitized by Google

kapitals maßgebenden Faktoren in einer auch für den Rückkauf der Bahnen verbindlichen Weise festzusetzen, so ist allerdings nicht zu leugnen, daß die ganze Tendenz des Bundesgesetzes vom 27. März 1896 darauf gerichtet ist, den Rückkauf vorzubereiten, indem es bei Aufstellung der Grundsätze, nach welchen Eisenbahngesellschaften bei ihrer Rechnungsführung zu verfahren haben, speziell darauf Rücksicht nimmt, daß die Rechnungsführung geeignet sei, als Basis für die Festsetzung der Rückkaufsentschädigung zu dienen, wie denn auch die Frist zur „Vorlage der konzessionsmäßig ausgeschiedenen Rechnungsausweise“ dem nächsten Rückkaufstermin angepaßt ist, und indem das Gesetz endlich das Verfahren zur Ermittlung des Rückkaufswertes regelt. Es ist ferner richtig, daß die bundesrätliche Botschaft, um die Notwendigkeit einer Revision des bisherigen Rechnungsgesetzes zu begründen, betont, es sei unerläßlich, daß über die infolge der wenig präzisen Fassung der Rückkaufsbestimmungen bestrittenen Begriffe des Reingewinnes und Anlagekapitals schon vor Ankündigung des Rückkaufes möglichst Klarheit geschaffen, und sie in einer für die Bahnen beim Rückkauf verbindlichen Weise festgelegt werden, weshalb der bundesrätliche Gesetzentwurf darauf abziele, vor allem eine Vorschrift aufzustellen, welche ermögliche, die Bahnunternehmungen schon vor Eintritt des Kündigungstermins zur Vorlage der Nachweise über den jährlichen Reinertrag und das Anlagekapital nach Maßgabe der Konzessionen anzuhalten, über deren Übereinstimmung mit den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen der Bundesrat und das Bundesgericht auf Grundlage der Bestimmungen des revidierten Rechnungsgesetzes zu entscheiden haben werden. Aus einer Reihe von Voten, die anläßlich der parlamentarischen Beratung des Rechnungsgesetzes abgegeben wurden, geht sodann hervor, daß auch in der gesetzgebenden Behörde die in der bundesrätlichen Botschaft vertretene Auffassung über Zweck und Bedeutung dieses Gesetzes geteilt und zum Ausdruck gebracht worden ist. Diesen Voten stehen freilich auch gegenteilige Äußerungen gegenüber, und die Behauptung, daß sie den Standpunkt der Mehrheit des gesetzgebenden Körpers bezeichnen, wäre wohl kaum vereinbar mit der Tatsache, daß der vom Nationalrat zuerst beschlossene Zusatz zu Art. 25 des Entwurfes, daß die im Sinne des Art. 11 berechneten normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds bei der Ermittlung des konzessionsmäßigen Reinertrages auch für den bereits abgelaufenen Teil der maßgebenden zehnjährigen Rechnungsperiode als Betriebsausgaben in Rechnung gebracht werden sollen, vom Ständerat abgelehnt und hierauf auch vom Nationalrat wieder fallen gelassen worden ist; denn die schließliche Ablehnung dieses Zusatzes, mit welchem allerdings die Verbindlichkeit der Vorschriften des Rechnungsgesetzes für die Feststellung des Reinertrages als Basis für die Berechnung der Rückkaufsentschädigung unzweideutig ausgesprochen gewesen wäre, kann doch nicht anders als dahin verstanden werden, daß der Gesetzgeber der richterlichen Entscheidung über diese Frage nicht habe vorgreifen, die Interpretation der Konzessionen also nicht habe beeinflussen wollen. Allein ganz abgesehen hiervon muß der Wille des Gesetzes vor allem aus dem Gesetze selbst, als dem einzig maßgebenden Willensausdruck des Gesetzgebers, ermittelt werden. Darf schon im allgemeinen den sogenannten Gesetzesvorarbeiten oder Gesetzesmaterialien, speziell bei gesetzgeberischen Erlassen, die dem Referendum unterliegen, für die Ermittlung des Gesetzesinhalts höchstens eine sekundäre

Digitized by Google

Bedeutung beigemessen werden, so können diese Materialien beim Mangel bestimmter, im Gesetze selbst liegender Anhaltspunkte vollends nicht entscheidend sein für eine Interpretation des Gesetzes, nach welcher dasselbe einen Eingriff in wohlerworbene Privatrechte in sich schlösse. Denn da dieser Wille beim Gesetzgeber nicht zu vermuten ist, muß bei der Interpretation davon ausgegangen werden, daß der Gesetzgeber nicht ermangelt haben würde, ihm im Gesetz klaren und unzweideutigen Ausdruck zu verschaffen. Aus dem gleichen Grunde könnte auch die Betrachtung des allgemeinen Zwecks des Gesetzes den Schluß auf eine, von den allgemeinen Grundsätzen der Rechtsordnung abweichende und im Gesetz selbst nicht unzweideutig zum Ausdruck gebrachte Willensrichtung desselben nur dann begründen, wenn sich anders ein vernünftiger Zweck des Gesetzes überhaupt nicht einsehen ließe.

Nun enthält aber das Rechnungsgesetz vom 27. März 1896 keine einzige Bestimmung, welche vorschriebe, daß die in demselben niedergelegten Grundsätze über die Gestaltung des Rechnungswesens der Eisenbahnen auch unmittelbar maßgebend sein sollen für die Festsetzung der konzessionsmäßigen Rückkaufsentschädigung; ebenso findet sich darin überhaupt keine Bestimmung, welche expressis verbis — abgesehen von dem zur Ermittelung des Rückkaufswertes vorgezeichneten Verfahren — die Ermittelung der Rückkaufsentschädigung zum Gegenstand hätte. Eine derartige Bestimmung enthielt allerdings der bundesrätliche Entwurf, indem Art. 15 desselben festsetzte, daß bei Berechnung der Rückkaufssumme nach dem verwendeten Anlagekapital die indirekten Ausgaben, welche im Zeitpunkte des konzessionsmäßigen Rückkaufs einer Bahn noch nicht amortisiert sein würden, zu Lasten des Käufers fallen, sowie der bereits erwähnte, vom Nationalrat aufgenommene Zusatz zu Art. 25. Jener Art. 15 des bundesrätlichen Entwurfes ist jedoch bei der Gesetzesberatung vom Ständerat gestrichen worden, und zwar, wie dem Bericht des nationalrätlichen Berichterstatters zu entnehmen ist, in der Erwägung, daß es sich um einen Punkt handle, der mit dem Rechnungswesen zunächst nichts zu tun habe. Der Nationalrat hat denn auch dem Antrag auf Streichung ohne weiteres beigestimmt. Ebenso ist, wie schon bemerkt, auch der in der ersten Beratung des Nationalrates angenommene Zusatz zu Art. 25, nachdem er vom Ständerat gestrichen worden war, wieder fallen gelassen worden.

Soweit aber das Rechnungsgesetz Bestimmungen darüber trifft, wie bei der Rechnungslegung der Eisenbahnen zu verfahren sei und nach welchen Grundsätzen die einzelnen Konti zu belasten seien, handelt es sich um Vorschriften, deren Erlaß sich durch das bedeutende, auch abgesehen vom Rückkauf bestehende, öffentliche Interesse an einer richtigen Rechnungsführung der Eisenbahnen doch hinreichend erklärt, so daß kein zwingender Grund dafür vorliegt, diese Vorschriften auch dann als für die Berechnung der Rückkaufsentschädigung unmittelbar maßgebende Normen zu betrachten, wenn es im Gesetze selbst nicht ausdrücklich gesagt ist.

Eine solche ausdehnende Interpretation erscheint um so weniger dem Willen des Gesetzes entsprechend, als dieselbe dazu führen müßte, einem speziellen Anwendungsfall desselben eine ganz ungewöhnliche Tragweite zu verleihen, nämlich der in Art. 24 Abs. 4 des Rechnungsgesetzes geregelten Behandlung der Sekundärbahnen, rücksichtlich welcher der Bundesrat (bis zum Erlaß eines Spezialgesetzes) ermächtigt ist, bei Anwendung des gegen-

Digitized by Google

wärtigen Gesetzes auf ihre besonderen Verhältnisse, namentlich bei Bemessung der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds, sowie bei der Amortisation allfälliger rückständiger Einlagen in denselben Rücksicht zu nehmen. Wären die Vorschriften des Rechnungsgesetzes, insbesondere also diejenigen über die normale Dotierung des Erneuerungsfonds unmittelbar auch für die Berechnung des Rückkaufswertes verbindlich, so würde aus dieser Bestimmung folgen, daß der Bundesrat ermächtigt wäre, den Sekundärbahnen auch eine bevorzugte Stellung in bezug auf den Rückkauf einzuräumen, was doch kaum hat gewollt sein können.

Wenn der Gesetzgeber mit dem Rechnungsgesetz auch die materiellen Grundlagen des Rückkaufs ordnen wollte, so war es insbesondere gegenüber der Art und Weise, wie Art. 20 Abs. 2 und 3 gefaßt ist, erforderlich, dieser Absicht unzweideutigen Ausdruck zu geben; denn Art. 20 Abs. 2 und 3, welcher das für die gegenwärtige Streitigkeit maßgebende Verfahren regelt, sieht die Anbahnung einer Verständigung und sodann den Erlaß eines Entscheides des Bundesrates, eventuell des Bundesgerichts über die Grundsätze vor, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt werden sollen. Mangels jedes Vorbehaltes in Betreff einer allfällig hierbei vorausgesetzten Berücksichtigung der die Materie berührenden Vorschriften des Rechnungsgesetzes kann diese Bestimmung ihrem Wortlaute nach nicht anders ausgelegt werden, als daß die Festsetzung jener Grundsätze im Sinne der Konzessionen zu erfolgen habe, d. h. daß zu ermitteln sei, welche Grundsätze sich hierfür aus den Konzessionen ergeben.

Entscheidend kommen demnach für die hier streitige Frage, in wie weit bei der Feststellung des konzessionsmäßigen Reinertrages der Erneuerungsfonds zu bedenken sei, einzig die einschlägigen Konzessionsbestimmungen in Betracht. Diese enthalten über die Berechnung des Reinertrages, welcher der Ermittlung der Entschädigungssumme zu Grunde zu legen ist, lediglich die eine Vorschrift, daß von diesem Reinertrage Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen, oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen seien. Wollte man nun aus dem Wortlaute dieser Vorschrift schließen, daß es bei der Berechnung des Reinertrages nur auf die jeweilen wirklich auf Abschreibungsrechnung getragenen, bzw. einem Reservefonds einverleibten Summen ankommen könne, so würde eine solche Auslegung augenscheinlich gegen den allgemein anerkannten Grundsatz verstoßen, daß bei der Interpretation einer Willenserklärung der wirkliche Wille zu erforschen und nicht an dem buchstäblichen Sinne des Ausdruckes zu haften ist. Denn sofern für die Frage, in welchem Umfange jeweilen Summen auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden sollen, ausschließlich das subjektive Ermessen der Bahngesellschaft maßgebend wäre, so würde doch kaum im Ernste daran zu denken gewesen sein, daß eine Bahngesellschaft während der für die Berechnung der Rückkaufsentschädigung in Betracht kommenden 10 Jahre solche Abschreibungen bezw. Dotierungen vornehmen und dadurch aus freien Stücken Abzüge bei der Berechnung der ihr zukommenden Entschädigungssumme provozieren werde. Unmöglich konnte bei der Verleihung der Konzessionen die Meinung obgewaltet haben, daß der Bund im Falle des Rückkaufs den 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrags während der maßgebenden 10 Jahre ohne alle

Digitized by Google

Rücksicht darauf zu bezahlen habe, ob während dieser Periode überhaupt Abschreibungen gemacht worden seien oder nicht. Die in Rede stehende Bestimmung der Konzessionen kann daher vernünftigerweise garnicht anders ausgelegt werden, als so, daß dabei die Vornahme von Abschreibungen, bzw. die Dotierung eines Reservefonds nach einem objektiven Maßstab vorausgesetzt wird. Zieht man aber in Betracht, daß für die Interpretation der Konzessionen die Grundsätze der bona fides leitend sein müssen, so steht von vornherein fest, daß sie jede auf falschen Grundlagen beruhende, zu illusorischer Bewertung der Rückkaufsobjekte führende Rentabilitätsberechnung für die Ermittelung der Rückkaufsentschädigung habe ablehnen wollen, und demnach voraussetzen, daß die Bahngesellschaften auch rücksichtlich der Abschreibungen nach den für eine gesunde, nach richtigen Geschäftsprinzipien geführte Verwaltung geltenden Regeln verfahren werden.

Es kann sich also nur fragen, ob die Grundsätze, welche der Bundesrat, unter Berufung auf die einschlägigen Bestimmungen des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896, bezüglich der Behandlung des Erneuerungsfonds bei Feststellung des konzessionsmäßigen Reinertrags als maßgebend bezeichnet, über diese im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung der Bahnunternehmung zu beobachtenden Verwaltungsgrundsätze hinausgehen oder nicht. Die Kontrolle für das wirtschaftliche Gedeihen einer gewerblichen Unternehmung besteht in der periodischen Erstellung einer Bilanz, welche für Erwerbsgesellschaften, insbesondere für Aktiengesellschaften, bekanntlich obligatorisch, in einzelnen Gesetzen, z. B. im deutschen Handelsgesetzbuch, sogar dem Einzelkaufmann vorgeschrieben ist (Deutsches Handelsgesetzbuch, Art. 30). Damit aber eine solche Kontrolle ihren Zweck erfülle, d. h. einen richtigen Maßstab für das Gedeihen oder den Rückgang des Unternehmens abgebe, müssen bei der periodischen Bilanzaufstellung die sämtlichen Vermögensstücke der Unternehmung nach demjenigen Werte angesetzt werden, welcher ihnen zur Zeit der jeweiligen Aufstellung der Bilanz beizulegen ist (vgl. D. H. G. B. Art. 31). Dem entsprechend schreibt denn auch das Bundesgesetz über das Obligationenrecht rücksichtlich der Grundsätze über die Bilanzen der Aktiengesellschaften vor, daß Grundstücke, Gebäude, Maschinen höchstens nach den Anschaffungskosten mit Abzug der erforderlichen und den Umständen angemessenen Abschreibungen anzusetzen seien (Art. 656 Ziff. 2 O.-R.), während das deutsche Handelsgesetzbuch bzw. das deutsche Reichsgesetz, betreffend die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften, vom 18. Juli 1884, im Hinblick auf die Übung, Abschreibungen auch in Form der Bildung besonderer Konti oder Fonds zum Ausdruck zu bringen, bestimmt, daß Anlagen oder sonstige Gegenstände, welche dauernd zum Geschäftsbetrieb der Gesellschaft bestimmt sind, ohne Rücksicht auf einen geringeren Wert zu dem Anschaffungs- oder Herstellungspreis angesetzt werden dürfen, sofern ein der Abnutzung gleichkommender Betrag in Abzug gebracht, oder ein derselben entsprechender Erneuerungsfonds in Ansatz gebracht wird. (D. H. G. B., Art. 185a. Dafür, daß die Anlage von Erneuerungsfonds speziell auch bei den Eisenbahnverwaltungen längst in Übung ist, vgl. u. a. Röll, Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens, s. v. Erneuerungsfonds.)

In der Tat ist der Erneuerungsfonds nichts anderes als ein der

Digitized by Google

Bewertung von Aktiven dienendes, die auf denselben erforderlichen Abschreibungen ersetzendes Konto, also nicht etwa eine Rücklage, durch welche das in dem Unternehmen steckende Kapital vermehrt wird, sondern lediglich ein Bewertungskonto, das sich von den Abschreibungen nur durch die Buchform unterscheidet, und demnach auch keinen Teil des Reingewinns bildet, sondern vielmehr denselben verkürzt, so daß ein Reingewinn erst vorhanden ist, nachdem der Erneuerungsfonds richtig berechnet worden ist.

Die Bildung des Erneuerungsfonds muß sich demnach nach den gleichen Grundsätzen richten, nach welchen bei der Aufstellung einer ordnungsmäßigen Bilanz die Abschreibungen vorzunehmen sind, mit andern Worten, es sind bei der Ermittelung des Reingewinns in der Jahresbilanz vorerst diejenigen Summen dem Erneuerungsfonds zuzuweisen, welche zur Ausgleichung der auf das Rechnungsjahr entfallenden Wertverminderung der Betriebsanlage und Betriebsgegenstände erforderlich sind, und nicht am Werte derselben abgeschrieben werden oder tatsächlich zu Erneuerungszwecken verwendet worden sind. Für die Höhe der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds, d. h. der Summen, welche jährlich auf das Erneuerungskonto gesetzt werden müssen, ist also gleich wie für die Höhe der jährlichen Abschreibungen der Umfang der jährlichen Wertverminderung maßgebend, soweit diese nicht durch Erneuerungen (Reparaturen, Ersatzanschaffungen u. dgl.) ausgeglichen worden ist.

Der Umfang der Wertverminderung der dem Betrieb dienenden Objekte, auf welche bei den jährlichen Abschreibungen Bedacht genommen werden muß, ist nun aber nicht bloß dem Betrage gleich, zu welchem während der jeweiligen Rechnungsperiode Erneuerungen infolge von Abnutzung erforderlich gewesen sind, da die Abnutzung der Anlagen und vieler Betriebsgegenstände sich auf längere Zeit erstreckt. Dem Grundsatz, daß in den periodisch aufzustellenden Bilanzen der jeweilige bei Aufstellung der Bilanz vorhandene Wert dieser Objekte zum Ausdruck gebracht werden muß, entspricht es daher, daß bei den vorzunehmenden Abschreibungen (bzw. Einlagen in den Erneuerungsfonds) nicht nur der Betrag, um welchen die Brauchbarkeit der Betriebsanlagen und Betriebsgegenstände sich gemindert hat, in Anschlag gebracht, sondern auch auf diejenigen Wertverminderungen Rücksicht genommen werde, welche erst in einem spätern Zeitpunkt, vielleicht erst nach einer langen Reihe von Jahren, zur Notwendigkeit von Erneuerungen führen. Es muß deshalb grundsätzlich bei der periodischen Bilanzziehung diejenige Summe auf Abschreibungsrechnung bzw. auf Erneuerungskonto gesetzt werden, die dem Gesamtbetrag der Wertverminderung, welche die einzelnen Objekte erleiden, im Verhältnis zu der Anzahl Jahre, in denen die Wertverminderung sich vollzieht, entspricht.

Wenn nun das Rechnungsgesetz vom 27. März 1896 vorschreibt, es sei für die, einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen der Eisenbahnen, als Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften ein Erneuerungsfonds anzulegen, dessen Bestand zu jeder Zeit dem vollen Betrage des durch Abnutzung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwerts dieser genannten Anlagen oder Gegenstände entsprechen solle, und weiter bestimmt, die jährlichen Einlagen in diesen Fonds seien nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der

Digitized by Google

wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen, so liegt nach dem Gesagten hierin keine Anforderung an die Bahngesellschaften, die über dasjenige Maß hinausginge, nach welchem schon nach allgemein anerkannten Grundsätzen in einer richtigen Verwaltung bei Feststellung der Jahresbilanz auf die dauernde Unterhaltung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen zum Betriebe Bedacht genommen werden muß. Die diesbezüglichen Vorschriften des Rechnungsgesetzes enthalten vielmehr eine durchaus milde Anwendung dieser Grundsätze, indem zu gunsten der Ertragsberechnung der Bahnen für die Bildung des Erneuerungsfonds nicht alle einer Abnutzung unterliegenden, sondern nur die einer wesentlichen Abnutzung unterliegenden Anlagen und Einrichtungen in Betracht fallen sollen.

Daß endlich die jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds als Betriebsausgaben zu behandeln sind, ergibt sich ohne weiteres daraus, daß es eben der Betrieb ist, welcher die Aufwendungen für dauernde Instandhaltung der demselben dienenden Anlagen und Einrichtungen zu decken hat.

In bezug auf die übrigen unter den Parteien noch streitigen Fragen rücksichtlich der Grundsätze, nach welchen der konzessionsmäßige Reinertrag berechnet werden soll, wurde bemerkt:

1. Betreffend die Zinsen auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres.

Während der Bundesrat behauptet, diese Zinserträgnisse haben mit dem Transportgeschäft nichts zu tun, sondern gehören zur Finanzverwaltung der Bahngesellschaft, macht die Bahnverwaltung geltend, daß die daherigen Einnahmen richtigerweise als Betriebseinnahmen zu behandeln seien, und es ist ihr hierin beizutreten. Diese Erträgnisse werden dadurch erzielt, daß die je am Ende eines Monats aus den laufenden Betriebseinnahmen nach Bestreitung der Ausgaben verbleibenden Betriebsgelder bis zum Schlusse des Rechnungsjahres zinstragend angelegt werden. Es handelt sich somit um Einnahmen, die sich allerdings nicht unmittelbar aus dem Betriebe der Transportgeschäfte ergeben, indem sie zunächst durch ein Finanzgeschäft erzielt werden; allein die Vornahme dieses Finanzgeschäftes wird doch nur durch eine Besonderheit des Betriebes ermöglicht, nämlich dadurch, daß bei den Eisenbahnen sofort eingeht, was durch den Betrieb verdient wird, so daß der Betrieb sukzessive Gelder zur Verfügung stellt, welche nicht nur zur Bestreitung der laufenden Betriebsausgaben dienen, sondern überdies, soweit bei den monatlichen Abrechnungen Überschüsse verbleiben, bis zum jährlichen Abschluß der Betriebsrechnung zinstragend angelegt werden können. Die hieraus erzielten Einnahmen stehen demnach mit der Natur des Eisenbahnbetriebes in engem Zusammenhang; sie stellen sich, wenn auch nicht als direkte Betriebseinnahmen, so doch als mittelbare Ergebnisse des Betriebes dar, und müssen deshalb bei der Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages in die Betriebsrechnung eingestellt werden.

Aus der gleichen Erwägung müssen dagegen umgekehrt auch unter die Ausgaben der Betriebsrechnung die Zinsen solcher Beträge aufgenommen werden, welche zu Anfang des Geschäftsjahres, so lange zur Deckung von Betriebsausgaben etwa noch nicht bereits eingegangene Betriebsgelder zur

Digitized by Google

Verfügung stehen, der Betriebsrechnung aus der allgemeinen Verwaltung vorgeschossen werden müssen.

2. Betreffend den Ertrag der von der Zentralbahn an die Gotthardbahn geleisteten Subvention.

Aus den unbestrittenen Angaben der Rekursantwort ergibt sich, daß die Zentralbahn und die Nordostbahn im Jahre 1870 sich zur Leistung einer Subvention an die Gotthardbahn verpflichtet und die Bundesversammlung am 22. Juli 1870 beschlossen hat, insofern der Bund auf den 1. Mai 1888 den Rückkauf der Nordostbahn oder der Zentralbahn oder beider erkläre, bezahle die Eidgenossenschaft den beiden Bahngesellschaften das von ihnen wirklich ausbezahlte Subventionskapital ohne Zinsen, wogegen bei der Ausmittlung der Rückkaufssumme von dem Reinertrag der Durchschnittsjahre derjenige Nettogewinn abgezogen werde, welcher den genannten Bahngesellschaften aus dem durch die Eröffnung der Gotthardbahn erzielten Mehrverkehr entstanden sein werde. Der in diesem Bundesbeschluß vorgesehene Fall ist, da der Rückkauf auf den genannten Termin nicht erklärt worden ist, nicht eingetreten. Der Bundesrat behauptet nun, jenem Bundesratsbeschluß, bzw. der Übereinkunft, aus welcher derselbe hervorgegangen sei, liege der Vertragswille zu Grunde, daß bei dem bevorstehenden Rückkaufe die Rechte aus der Subventionsleistung ohne weiteres auf den Bund übergehen, und da das darin vorgesehene Ausnahmeverhältnis dahingefallen sei, trete somit das als Regel vorgesehene Verhältnis in Kraft, daß die von der Zentralbahn geleistete Gotthardsubvention ihren Gegenwert finde in der Steigerung der Betriebseinnahmen der Zentralbahn selbst und in den von der Gotthardbahn ausgerichteten Superdividenden, welche den Betriebseinnahmen zuzuzählen seien. Die Bahnverwaltung hat nicht in Widerspruch gesetzt, daß für den Fall, als ihre Ansprüche aus der Gotthardsubvention beim Rückkauf ohne weiteres an den Bund übergehen sollten, der Ertrag dieser Subvention bei Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrags in die Betriebseinnahmen einzustellen sei, dagegen bestreitet sie, daß der Bund heute, wenn er ihre Rechte aus der Subvention an sich ziehen wolle, dies in der von ihm vorgeschlagenen Weise tun könne, indem hierfür vielmehr eine besondere Verständigung erforderlich sei.

Wie der Bundesrat selbst zugibt, kann der Anspruch, den die Bahnverwaltung neben den anderen Subvenienten der Gotthardbahn aus der von ihr geleisteten Subvention für diese Bahn besitzt, nicht als ein in den Konzessionen vorgesehenes Rückkaufsobjekt angesehen werden. Er stützt denn auch seine Behauptung, daß dieser Anspruch anläßlich des Rückkaufs ohne weiteres auf den Bund übergehe, nicht auf die Konzessionen, sondern auf eine besondere Übereinkunft, und der Zusammenhang der auf die Gotthardsubvention bezüglichen Rechtsverhältnisse mit der Bemessung der Rückkaufsentschädigung beruht lediglich darauf, daß für den Fall, als gestützt auf die vom Bundesrat behauptete Übereinkunft die genannten Ansprüche aus der Gotthardsubvention beim Rückkauf ohne weiteres auf den Bund übergehen, das Äquivalent hierfür, wie eventuell von der Zentralbahn nicht bestritten worden ist, in der Steigerung der Betriebseinnahmen der Zentralbahn selbst und in den von der Gotthardbahn ausgerichteten Superdividenden bestehen sollen, welche den Betriebseinnahmen zuzuzählen sind.

Digitized by Google

Die rechtliche Grundlage für die Behandlung der Erträgnisse aus der Gotthardsubvention besteht somit nicht in den Konzessionen, sondern in einer besondern Übereinkunft, so daß also in der Tat für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages diese Erträgnisse nicht in Betracht fallen. Denn die Frage, ob gewisse Einnahmen der Bahngesellschaften während der für den Rückkauf maßgebenden Rechnungsperiode aus dem Grunde in die Betriebsrechnung einzureihen seien, weil dies der Intention eines besondern von den Parteien im Hinblick auf den Rückkauf abgeschlossenen Rechtsgeschäfts entspricht, gehört nicht zur Feststellung des Reinertrags im Sinne der Konzessionen. Es handelt sich dabei wohl um eine Rechnungsoperation zur Feststellung der im speziellen Fall in Betracht kommenden Rückkaufssumme, aber nicht um eine Rechnungsoperation zum Zwecke der Feststellung der konzessionsmäßigen Basis derselben.

Der Antrag des Bundesrates, daß der Ertrag der von der Zentralbahn an die Gotthardbahn geleisteten Subvention unter die für den konzessionsmäßigen Reinertrag in Betracht fallenden Betriebseinnahmen aufzunehmen sei, muß daher abgewiesen werden, und es ist lediglich von dem Einverständnis der Parteien Vormerk zu nehmen, daß, wenn die Ansprüche aus der genannten Subvention beim Rückkauf ohne weiteres auf Grund der vom Bundesrat behaupteten Übereinkunft übergehen, der Ertrag dieser Subvention unter die Einnahmen aufzunehmen ist.

3. Betreffend Beiträge an Straßen, Brücken u. dgl.

Es handelt sich hier um Leistungen für Objekte, die im Eigentum Dritter sich befinden, und daher, da sie keine Vermögensstücke der Bahnen selbst bilden, auch nicht Gegenstand des Rückkaufes sein können.

Zu welchem Zwecke tatsächlich solche Beiträge geleistet worden sind, ist in diesem Verfahren, das sich lediglich mit den Grundsätzen der Reinertragsberechnung zu befassen hat, nicht zu erörtern, sondern einfach zu untersuchen, ob sie grundsätzlich dazu gehören, und eventuell, unter welchen Voraussetzungen dies der Fall sei.

Die Beiträge von Bahngesellschaften an die Erstellung von Brücken, Straßen u. dgl. können nun aus verschiedenen Beweggründen geleistet werden, sei es aus reiner Munifizenz, sei es im Interesse der allgemeinen Finanzverwaltung oder auch speziell im Interesse des Betriebes, z. B. als Ersatz für eigene Konstruktionen, die der Bahnbetrieb sonst erheischen würde. In allen diesen Fällen aber handelt es sich nicht um Ausgaben, die auf Betriebsrechnung zu setzen wären. Denn sind dieselben überhaupt zu andern Zwecken, als denjenigen des Betriebs und der Werterhöhung der Betriebsanlagen erfolgt, so können sie für die Festsetzung der Rückkaufssumme im Sinne der Konzessionen von vornherein nicht in Betracht fallen; handelt es sich aber um Anlagen, welche, wenn auch im Eigentum Dritter stehend, eigene Einrichtungen für den Betrieb der Bahnen zu ersetzen, oder sonst denselben zu fördern geeignet sind, so haben die Beiträge, welche seitens der Bahngesellschaften an die Erstellung solcher Anlagen gemacht werden, den gleichen Charakter wie die Aufwendungen für die Erstellung von Betriebsanlagen überhaupt und gehören daher so wenig wie diese in die Betriebsrechnung. Für Verwendungen auf Anlagen, die dem Betriebe dienen, ist die Betriebsrechnung nur zu belasten, soweit

Digitized by Google

es den Unterhalt, nicht aber soweit es die ursprüngliche Herstellung der Anlagen angeht.

4. Betreffend Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle.

In der Sache selbst muß dem Antrag des Bundesrates beigepflichtet werden. Darüber kann im Ernste kein Zweifel obwalten, daß Entschädigungen, welche die Bahngesellschaften kraft ihrer gesetzlichen Haftpflicht für die ökonomischen Folgen von Betriebsunfällen zahlen müssen, auf die Betriebsrechnung fallen; denn es handelt sich dabei um Ausgaben, die direkt durch den Betrieb verursacht werden und die denn auch, da sie erfahrungsgemäß mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit wiederzukehren pflegen, bei der Berechnung des durchschnittlichen Reinertrages des Betriebes richtigerweise in Anschlag zu bringen sind.

Ist also zuzugeben, daß die Haftpflichtentschädigungen die Betriebsrechnungen belasten, so muß folgerichtig das gleiche gelten rücksichtlich der von der Bahngesellschaft bezahlten Prämien für die Versicherung gegen die Folgen ihrer Haftpflicht, also rücksichtlich der Ausgaben, welche bestimmt sind, die mutmaßlichen Aufwendungen für Haftpflichtentschädigungen zu kompensieren. Auf welche Art diese Versicherung bewerkstelligt wird, ob im Wege einer gewöhnlichen Versicherung mit Prämienzahlung oder durch eine Versicherung auf Gegenseitigkeit, kann aber für die Natur der dafür gemachten Aufwendungen, als Betriebsausgaben, keinen Unterschied machen, wie es auch nicht darauf ankommen kann, ob die Bahngesellschaft die gewählte Versicherung tatsächlich zu ihrem Vorteil abgeschlossen habe, oder ob sie sich ökonomisch besser gestellt haben würde, wenn sie eine andere Versicherungsart gewählt, oder endlich gar keine Versicherung abgeschlossen hätte.

Wenn daher die Zentralbahn rücksichtlich der ein bestimmtes Entschädigungsmaximum übersteigenden Betriebsunfälle mit andern Bahngesellschaften eine Gefahrsgemeinschaft begründet hat, aus der sie verpflichtet wurde, an die Schäden aus Unfällen auf andern Bahnen Beiträge zu leisten, so müssen somit diese Beiträge ihrer Betriebsrechnung belastet werden, ohne Rücksicht darauf, in welchem Umfange dagegen aus dieser Gefahrsgemeinschaft Schäden aus Unfällen auf ihrem eigenen Netze gedeckt worden seien.

Endlich ist unter den Parteien noch streitig, wie es sich mit der Berechnung des durchschnittlichen Reinertrages der zehn Jahre verhalte.

Nach den Konzessionen und der Übereinkunft vom 1. Oktober 1889/10. Januar 1890 ist die Höhe der Rückkaufsentschädigung zu ermitteln nach dem 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages der Jahre 1888 bis und mit 1897. Während aber der Bundesrat als durchschnittlichen Reinertrag einfach den zehnten Teil der Summe der Reinerträgnisse dieser 10 Jahre nimmt, behauptet dagegen die Bahnverwaltung, es handle sich darum, für jedes Jahr zu berechnen, wie viele Prozente des Anlagekapitals der Reinertrag ausmache, und aus den Prozentsätzen der 10 Jahre den Durchschnitt zu ziehen. Diese von der Bahnverwaltung vertretene Berechnungsart steht mit der maßgebenden Bestimmung der Konzessionen, welche ganz einfach von dem durchschnittlichen Reinertrag, und nicht etwa von dem durch-

Digitized by Google

schnittlichen prozentualen Verhältnis des Reinertrages zum Anlagekapital als Basis für die Berechnung der Rückkaufsentschädigung spricht, im Widerspruch. Reinertrag im Sinne der Konzessionen bedeutet, wie bereits oben ausgeführt worden ist, das Verhältnis, in welchem, während einer gegebenen Rechnungsperiode, der Bruttoertrag des Betriebes der Rückkaufsobjekte zu dem Aufwand steht, den dieser Betrieb samt der Sorge für dauernd betriebsfähigen Zustand der Anlagen erfordert hat. Reinertrag eines Jahres ist also die Differenz dieser beiden Größen, d. h. der Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben während eines Jahres, und der durchschnittliche Reinertrag von 10 Jahren der zehnte Teil der Summe von den so berechneten Reinerträgnissen der betreffenden 10 Jahre. Stehen einmal grundsätzlich und dem Betrage nach die Faktoren fest, nach welchen Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben zu berechnen sind, so handelt es sich somit bei der Ermittlung des Reinertrages eines Jahres lediglich darum, diese beiden Größen einander gegenüberzustellen, d. h. die Differenz derselben auszurechnen, und bei der Ermittlung des durchschnittlichen Reinertrages einer Mehrzahl von Jahren, den Betrag, welchen die Summierung dieser Differenzen ausmacht, durch die Zahl der Jahre zu dividieren. Wenn die Zentralbahn die Berechnung der Rückkaufssumme von der Berücksichtigung einer dritten Größe, d. h. dem Umfang des Anlagekapitals abhängig machen, bzw. dieser Berechnung einen Durchschnittsprozentsatz, bezogen auf das Anlagekapital des letzten Rechnungsjahres, zu Grunde legen will, so handelt es sich daher überhaupt nicht sowohl um einen Streit über die Methode der Reinertragsberechnung, als vielmehr um einen Streit darüber, ob die Rückkaufssumme bloß nach dem Reinertrag, oder daneben noch auf Grund anderer Elemente zu berechnen sei. Nun sehen aber die Konzessionen nur zwei einander gegenseitig ausschließende Arten der Festsetzung der Rückkaufsentschädigung vor, nämlich die Festsetzung nach dem 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, und die Festsetzung nach dem ursprünglichen Anlagekapital. Für die Anwendung einer dritten, zwischen diesen beiden Berechnungsarten vermittelnden Methode der Berechnung ist nach dem klaren Wortlaut der Konzessionen kein Raum. Hätte bei Erlaß der Konzessionen die Meinung obgewaltet, daß die Rückkaufsentschädigung nach Maßgabe des oben bezeichneten Verhältnisses zwischen Reinertrag und Anlagekapital zu berechnen sei, so wäre es unmöglich angegangen, einfach zu sagen, daß der 25-fache Wert des durchschnittlichen Reinertrages der zehn in Betracht fallenden Jahre zu bezahlen sei, indem diese Fassung alsdann einen wesentlichen Faktor für eine derartige Berechnung der Entschädigung einfach unterdrückt hätte.

Wenn schließlich die Bahnverwaltung darin, daß bei der Festsetzung des durchschnittlichen Reinertrages auf den Umfang des Anlagekapitals keine Rücksicht genommen werden soll, eine Unbilligkeit erblickt, so greift diese Einwendung schon deshalb nicht durch, weil die Konzessionen der Eventualität, daß die Berechnung nach dem Reinertrage zu Unbilligkeiten führen könnte, gerade durch die Vorschrift begegnet sind, wonach die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

Digitized by Google

II.

Urteil vom 18./19. Juli 1899 in Sachen gegen die Schweizerische Nordostbahn. (Anlagekapital.)

Im Urteil gegen die Nordostbahn wurden speziell die das Anlagekapital betreffenden Fragen behandelt. Das Bundesgericht führte aus, daß sich die Konzessionen nicht näher darüber aussprechen, was unter dem Anlagekapital, das als Basis für die Berechnung der Rückkaufssumme dienen soll, zu verstehen sei. Ebenso fehle eine allgemein gültige Begriffsbestimmung in der Wissenschaft, auf die in Ermangelung einer nähern Umschreibung im Gesetze abgestellt werden könnte. „An sich kann der Ausdruck Anlagekapital zweierlei bedeuten: einmal den Inbegriff der Vermögenswerte, welcher in den Anlagen einer wirtschaftlichen Unternehmung verkörpert ist, das Kapital, welches diese Objekte vermöge ihrer Beschaffenheit und Ertragsfähigkeit repräsentieren (objektiver Wert); dann aber auch den Inbegriff der Vermögenswerte, welche zum Zwecke der Herstellung bzw. Anschaffung dieser Objekte aufgewendet, angelegt worden sind. Es besteht nun unter den Parteien kein Streit, und kann in der Tat nicht zweifelhaft sein, daß die Konzessionen den Ausdruck Anlagekapital im letzteren Sinne verwenden, daß sie darunter also nicht sowohl das Kapital verstehen, welches tatsächlich in der Bahn verkörpert ist, sondern vielmehr das Geldkapital, welches zur Herstellung der Bahn aufgewendet wurde. In den seit 1872 erteilten Konzessionen ist denn auch der Ausdruck „das ursprüngliche Anlagekapital" durch die Wendung: „die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen" ersetzt worden, und die Parteien anerkennen, daß durch diese abweichende Ausdruckweise keine materielle Änderung am Inhalt der Rückkaufsbestimmungen bezweckt und bewirkt worden sei. Wenn die Konzessionen nicht vom Anlagekapital schlechthin, sondern vom ursprünglichen Anlagekapital reden, so hat dies, wie der Bundesrat selbst anerkennt, nicht den Sinn, daß bloß die Kosten der ursprünglichen, im Zeitpunkt der Inbetriebsetzung der Bahnlinien vorhandenen Anlagen in Betracht fallen, im Gegensatz zu erst später erstellten; sondern es wird damit der Gegensatz der wirklichen ursprünglichen Anlagekosten zu dem Erstellungskostenpreis zur Zeit der Übernahme durch den Bund hervorgehoben (wie derselbe beim Rückkauf im 99. Jahre zu ermitteln wäre), und betont, daß der Selbstkostenpreis der Rückkaufsobjekte und nicht der Betrag, den die Erstellung dieser Objekte im Zeitpunkt der Übernahme durch den Bund kosten würde, zu vergüten sei. Bei der Feststellung der Grundsätze, nach denen das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt werden soll, handelt es sich somit um die Darlegung der Normen, von denen die Berechnung der Anlagekosten beherrscht wird; es sind die Gesichtspunkte zu bestimmen, von welchen aus zu beurteilen ist, welche Kosten, die bei der Durchführung der Bahnunternehmung überhaupt ergangen sind, zu den Anlagekosten gerechnet werden dürfen.

Als wegleitend für diese Bestimmung muß nun vor allem die Erwägung platzgreifen, daß die in Art. 20 des Rechnungsgesetzes vorgeschriebene Festsetzung des Anlagekapitals zu dem gleichen Zwecke erfolgt, wie die Festsetzung des konzessionsmäßigen Reinertrages, nämlich zur

Digitized by Google

Ermittlung des Äquivalents für das Rückkaufsobjekt. Wenn auch die Berechnungsart, nach welcher die dem Bunde obliegende Leistung sich nach der Größe des Anlagekapitals bestimmt, von den Regeln, wie im Verkehr bei Kaufsgeschäften Leistung und Gegenleistung gegen einander abgewogen zu werden pflegen, abweicht, indem sie zugunsten der Bahngesellschaften von dem wirklichen Verkaufswerte des Kaufgegenstandes absieht, so handelt es sich dabei grundsätzlich gleichwohl um die Ermittlung eines Äquivalents für die Überlassung des Rückkaufsgegenstandes. Wie die Festsetzung des konzessionsmäßigen Reinertrages die Aufstellung einer Sonderbilanz erfordert, welche nur diejenigen Faktoren umfaßt, die sich auf den Betrieb der dem Rückkauf unterliegenden Linien beziehen, und welche alle übrigen, die Verfolgung des Gesellschaftszweckes betreffenden Geschäftsvorgänge ausschließt, so ist demnach auch hier von den persönlichen Schuldverhältnissen des Bahneigentümers gänzlich abzusehen, und zur Ermittlung der Anlagekosten eine Sonderrechnung aufzustellen, bei welcher alle Geschäftsvorgänge, welche die Finanzverhältnisse der Bahngesellschaft im allgemeinen betreffen, außer Betracht fallen.

Hiervon ausgegangen, können nun diejenigen Aufwendungen, welche die Bahnverwaltung unter dem Begriff „Anlagekosten im weiteren Sinne“ zusammengefaßt hat, zum Teil gar nicht, und zum Teil nur bedingt als Anlagekapital im Sinne der Konzessionen angesehen werden. Als nicht zum Anlagekapital gehörend erscheinen ohne weiteres die von der Bahnverwaltung angeführten Geldbeschaffungskosten bei Emissionen von Aktien und Anleihen, und die Kursverluste auf Anleihen. Denn diese Kosten und Verluste betreffen lediglich die zufälligen Vermögensverhältnisse des Inhabers der Bahn; sie beruhen darauf, daß dieser zur Erreichung des Gesellschaftszweckes fremdes Kapital in Anspruch nimmt, also auf einer Tatsache, die nach dem Gesagten für die Bemessung der Rückkaufsentschädigung vollständig irrelevant ist. Inwieweit die Ausgaben, welche die Bahnverwaltung unter dem Titel „Gründungskosten“ aufführt, als Anlagekosten zu betrachten seien, hängt von den Umständen des einzelnen Falles ab. Sie können als Bestandteil des Anlagekapitals erscheinen, insofern nicht von vornherein ausgeschlossen ist, daß sie für die Ermöglichung der Bahnbauten notwendig gewesen seien oder bei derselben nützliche Verwendung gefunden haben. Soweit diese Voraussetzung zutrifft, gehören sie zu dem Anlagekapital; soweit sie dagegen nicht zutrifft, handelt es sich um Auslagen, welche lediglich die persönlichen Vermögensverhältnisse der Bahngesellschaft angehen und daher für die Festsetzung der Rückkaufsentschädigung nicht in Betracht fallen können.

Ist nach dem vorstehenden davon auszugehen, daß zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen nur diejenigen Aufwendungen und Ausgaben gerechnet werden können, welche zur Herstellung der Bahn samt Zubehörden bzw. deren Anschaffung erfolgen, nicht aber auch diejenigen, welche dazu gemacht werden, um das hierfür erforderliche Kapital beizubringen, so wäre es dagegen nicht gerechtfertigt, einen prinzipiellen Unterschied zwischen den Verwendungen und Auslagen zu machen, welche speziell für die Herstellung der die Bahnanlage samt Zubehörde darstellenden körperlichen Objekte stattfinden, und denjenigen, welche die Bahnbaute neben der eigentlichen Bautätigkeit für jeden Inhaber der Natur der Sache

Digitized by Google

nach mit sich bringt. Vielmehr gehören zum Anlagekapital alle Aufwendungen, die der Inhaber der Bahn, mit welchem der Bund das Rückkaufsgeschäft abschließt, auf das Kaufsobjekt zum Zwecke der Erstellung und Anschaffung und überhaupt im Interesse desselben gemacht hat. Unter das Anlagekapital fallen demnach unzweifelhaft auch die Bauzinsen; denn dieselben gehören zu den Aufwendungen, die die Erstellung der Bahnbauten mit sich bringt und die unabhängig sind von den zufälligen Vermögensverhältnissen des Eigentümers der Bahn, sondern zu den normalen Ausgaben jeder Herstellung einer Bahnanlage gehören. Die Einbeziehung der Bauzinsen unter das Anlagekapital ist denn auch vom Bundesrat grundsätzlich nicht bestritten. Derselbe macht gegenüber dem Antrag der Bahnverwaltung, die Bauzinsen unter das Anlagekapital aufzunehmen, lediglich einen Vorbehalt mit bezug auf die Frage, was unter den Ergänzungsarbeiten, für welche sie ebenfalls zu berechnen sind, verstanden werden dürfe. Ebenso anerkennt der Bundesrat mit Recht, daß zum Anlagekapital gehören: „Organisations- und Verwaltungskosten, sowie technische und administrative Bauleitungskosten, welche mit der Anlage der Bahn und der Einrichtung zum Betriebe, sowie mit späteren Erweiterungsbauten im Zusammenhang stehen," und bestreitet den diesbezüglichen Rekursantrag nur insoweit, als er sich auf solche Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungsarbeiten bezieht, die nach der Betriebseröffnung einer Bahn bei Ergänzungs- und Neuanlagen vorgenommen werden, und für welche keine eigentlichen Auslagen erwachsen. Den letzteren Punkt betreffend macht er geltend, wenn diese Verrichtungen von Beamten und Angestellten besorgt werden, welche so wie so für andere Funktionen da seien, ohne daß weiteres Hilfspersonal dafür nötig werde, oder daß überhaupt mehr Gehalte ausbezahlt werden müssen, als dies ohnehin der Fall wäre, so werden eben die Selbstkosten des betreffenden Objektes durch diese Verrichtungen nicht erhöht, und es könne daher aus diesem Grunde eine entsprechende Belastung des Baukontos nicht stattfinden, auch wenn an und für sich die betreffende Leistung einen Kapitalwert repräsentiere. Hierauf kann jedoch nicht abgestellt werden. Eine Verwendung auf die Erstellung und Einrichtung der Bahn ist nicht bloß insoweit vorhanden, als dafür bares Geld ausgelegt wird, es kann darunter auch eine Arbeitsleistung verstanden werden, für welche der Unternehmer keine besonderen Auslagen zu machen hat. Wenn der Unternehmer Arbeiten zur Herstellung und Einrichtung der Bahnanlage durch Arbeitskräfte vornehmen läßt, die er ohnehin zur Verfügung hat, so dürfen diese Verwendungen grundsätzlich nicht anders behandelt werden als diejenigen, die ihm eine besondere Ausgabe verursachen, und es ist deshalb da, wo die genannten nach der Betriebseröffnung stattgefundenen Ergänzungs- und Neubauten von dem schon vorhandenen Dienstpersonal ausgeführt werden, ein verhältnismäßiger Anteil der Dienstkosten auf Baurechnung zu nehmen.

Auch die Leistungen, welche die Gesellschaft gemacht hat, um sich von lästigen Konzessionsbestimmungen zu befreien oder die Bewilligung einer Umänderung zu erhalten, sind nach dem aufgestellten Grundsatz nicht ohne weiteres von der Einbeziehung in das Anlagekapital auszuschließen. Wenn es sich dabei auch nicht um eigentliche Herstellungskosten der Bahn handelt, so können solche Leistungen immerhin im Interesse der Bahnanlage,

Digitized by Google

z. B. um Ersparnisse auf Bau oder Betrieb derselben zu erzielen, gemacht worden sein, und soweit dies der Fall ist, hat man es mit Aufwendungen zu tun, welche nicht sowohl die finanziellen Verhältnisse des Bahneigentümers im allgemeinen, als speziell das Rückkaufsobjekt angehen und daher bei Berechnung des für dieses zu bestimmenden Kaufpreises in Anschlag gebracht werden müssen. Der Rekursantrag, daß auf Baukonto genommen werden: „Leistungen, welche die Gesellschaft gemacht hat, um sich von lästigen Konzessionsbestimmungen zu befreien oder die Bewilligung einer Traceänderung zu erhalten," ist demnach in dem Sinne gutzuheißen, daß derartige Auslagen zu den Anlagekosten zu zählen sind, soweit sie im Interesse der Bahnanlage erfolgen.

Aus dem Begriff des Anlagekapitals als Inbegriff der Aufwendungen auf das Rückkaufsobjekt folgt ferner, daß zu demselben nicht gezählt werden kann der Bauwert untergegangener oder beseitigter Bahnanlagen. Auch die Nordostbahn will den Bauwert solcher beim Rückkauf nicht mehr vorhandener und daher dem Rückkaufsgeschäft nicht unterliegender Objekte nicht schlechthin als mitbestimmend für die Höhe der Rückkaufsentschädigung betrachtet wissen, sondern nur soweit die Beseitigung durch vermehrte Verkehrsbedürfnisse veranlaßt worden ist. Diese Unterscheidung ist jedoch rein willkürlich: wenn ausnahmsweise das Interesse der Bahnanlage als eines Mittels zur Ausführung des Transportgewerbes nicht nur die Erstellung neuer oder Erweiterung bestehender Einrichtungen, sondern die Beseitigung einer früher einmal erstellten Anlage erfordert hat, so könnte dieser Umstand höchstens dazu führen, die Kosten der Beseitigung, so weit sie tatsächlich den Wert der Bahn erhöht hat, dem Anlagekapital zuzuschreiben, nicht aber die Kosten der ehemaligen Erstellung. Auch da, wo ehemalige Anlagen infolge vermehrter Verkehrsbedürfnisse beseitigt worden sind, ist somit die Situation mit Rücksicht auf die Bemessung von Leistung und Gegenleistung beim Rückkauf dieselbe, wie wenn gewisse Anlagen, die der Eigentümer der Bahn einmal erstellt hat, aus irgend welchen andern Gründen nicht mehr vorhanden sind, und deshalb nicht Gegenstand des Rückkaufs bilden können. Steht daher fest, daß unter dem nach den Konzessionsbestimmungen zu vergütenden Anlagekapital nur solche Aufwendungen zu verstehen sind, welche auf das Rückkaufsobjekt gemacht worden sind, so kann der Bauwert untergegangener Anlagen unter keinen Umständen diesem Anlagekapital zugezählt werden.

Übrigens ergibt sich die Unhaltbarkeit des Standpunktes der Bahnverwaltung auch daraus, daß unter dem nach den Konzessionen zu vergütenden Anlagekapital, wie sie selbst anerkennt, „die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen" zu verstehen sind, womit unzweideutig die Rücksichtnahme auf Anlagen, welche zur Zeit des Rückkaufs nicht mehr bestehen, ausgeschlossen, und die von der Bahnverwaltung vertretene Ansicht widerlegt ist, daß bei der Festsetzung des Anlagekapitals verschiedene Epochen in der Lebensdauer der Bahn kumulativ berücksichtigt werden können.

Irrtümlich wäre es dagegen allerdings, aus dem bezeichneten Begriff des Anlagekapitals folgern zu wollen, daß überhaupt nur Aufwendungen auf solche Anlagen in Betracht kommen können, an welchen die Gesellschaft juristisches Eigentum erworben hat. Die Nordostbahn macht geltend, sie habe an die Errichtung von Brücken, Straßen, Neben-

Digitized by Google

bahnen u. dgl. Subventionen à fonds perdu geleistet, und sei auch heute noch zu andern solchen Subventionen bedingt verpflichtet; sie verlangt, daß die schon geleisteten Subventionen dieser Art zum Anlagekapital gerechnet werden, und daß der Bund auch für die Aufwendungen, welche in Erfüllung oder zur Ablösung der noch bestehenden Subventionsverpflichtungen gemacht werden müssen, Ersatz leiste, oder daß er bei Übernahme der Bahn auch diese Verpflichtungen mit übernehme. Wie das Bundesgericht in seiner Entscheidung in Sachen der schweizerischen Zentralbahn ausgeführt hat, können solche Beiträge von den Bahngesellschaften aus verschiedenen Beweggründen geleistet werden, entweder aus reiner Freigebigkeit, oder im Interesse der allgemeinen Finanzverwaltung, oder auch speziell im Interesse des Bahnbetriebes, z. B. als Ersatz für eigene Einrichtungen, die derselbe sonst erheischen würde. Trifft der letztere Fall zu, so charakterisieren sich die daherigen Leistungen der Gesellschaft als nützliche Aufwendungen für die eigene Bahnanlage, also als Aufwendungen, die im Interesse des Rückkaufsobjektes stattfinden, und müssen deshalb auch bei der Bestimmung des Kaufpreises für das letztere in Betracht fallen. Entscheidend ist, ob die betreffenden Aufwendungen zur Herstellung von Objekten erfolgten, welche, wenn sie im Eigentum des Bahninhabers ständen, als Bahnanlagen zu betrachten wären: dienen sie in dauernder Weise den Interessen der Bahn, so ist es gleichgültig, ob jene Objekte auch rechtlich, als Eigentum des Inhabers der Bahn, der Bahnanlage einverleibt werden. Für den Wert eines Vermögensgegenstandes können auch rein tatsächliche Verhältnisse, die mit demselben in keinem besonderen rechtlichen Nexus stehen, bestimmend sein, und der Umstand, daß ein Rechtsanspruch auf den Fortbestand solcher tatsächlichen Verhältnisse nicht besteht, wird namentlich da nicht entscheidend in die Wagschale fallen können, wo schon nach dem allgemeinen Lauf der Dinge auf die Dauer eines einmal geschaffenen faktischen Zustandes gerechnet werden kann. Dies ist aber gerade bei Anlagen, für welche die in Rede stehenden Subventionen gegeben worden, der Fall. Analog dem Entscheide, welchen das Bundesgericht in seinem Urteile vom 18./21. Januar 1899 über die Behandlung dieser Subventionen rücksichtlich der Reinertragsberechnung gefällt hat, ist demnach in Bezug auf das Anlagekapital zu sagen, daß zu diesem Subventionen für Brücken, Straßen, Nebenbahnen u. dgl. (mit Einschluß der diesbezüglichen von der Nordostbahn noch zu erfüllenden Verpflichtungen) insofern gehören, als sie im Interesse der Bahnanlage gemacht, bzw. versprochen worden sind.

Bloße Erneuerungskosten bilden keinen Bestandteil des Anlagekapitals, sondern gehören in die Betriebsrechnung, wohl aber sind dem Anlagekapital beizuzählen Aufwendungen für Erweiterung und für wesentliche Verbesserung der bisherigen Anlagen. Ob nach der Rechnungsführung der Bahnen die betreffenden Verwendungen vom Betriebe bestritten oder auf Baukonto getragen worden seien, kann für die Frage, wie sie anläßlich der Feststellung des konzessionsgemäßen Anlagekapitals zu klassifizieren seien, nicht entscheidend sein. Der Bundesrat anerkennt denn auch, daß die in dem Rekursantrag genannten, „vom Betriebe bestrittenen Verwendungen auf Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen“ unter das Anlagekapital fallen, sofern es sich um Ergänzungs- und Neuanlagen im Sinne von Art. 5 des Rechnungsgesetzes handelt. Nach Art. 5 des Rechnungsgesetzes

Digitized by Google

dürfen nach Eröffnung des Betriebes die Kosten der Ergänzungs- und Neuanlagen oder der Anschaffung von Betriebsmaterial dem Baukonto nur belastet werden, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wird. Diese Bestimmung ist innerlich durchaus begründet; denn Ergänzungs- und Umbauten, welche die bestehenden Anlagen nicht vermehren oder nicht wesentlich verbessern, fallen eben ihrer Natur nach unter den Begriff von Aufwendungen für die Unterhaltung der bestehenden Anlagen, und sind deshalb durch den Betrieb zu bestreiten. Dies haben die Bahngesellschaften übrigens selbst anerkannt, indem sie in ihrer Eingabe zum Entwurfe des Rechnungsgesetzes von 1883 der in Rede stehenden Bestimmung beipflichteten, und sodann in ihrer Eingabe zum Entwurf von 1895 nicht weiter bestritten. Der Rekursantrag 1 ff. ist demnach in dem Sinne gutzuheißen, daß „vom Betrieb bestrittene Verwendungen auf Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen" zum Anlagekapital gehören, insofern durch dieselben eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wird. Den gleichen Vorbehalt hat der Bundesrat bezüglich der „Bauzinsen für größere Ergänzungsbauten" gemacht, von welchen bereits oben die Rede war, und es ist auch hier festzustellen, daß Bauzinse nur für solche Ergänzungsbauten zu verrechnen sind, durch welche eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebs erzielt wurden.

Einen besonderen Streitpunkt bilden die Aufwendungen, welche für eine Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues gemacht worden sind. Anschließend an den Hinweis darauf, daß diese Verwendungen nach der von den Bahnen selbst befolgten Praxis von jeher aus dem Betrieb, bzw. dem Erneuerungsfonds bestritten worden seien, behauptet der Bundesrat, daß die Anlagekosten des derzeitigen Oberbaus, auch wo er objektiv wertvoller sei als der ursprüngliche, den Kosten der ersten Oberbauanlage wesentlich nachstehe. Die Bahnverwaltung hat diese Tatsache nicht in Abrede gestellt. Aus derselben folgt, daß über die der Baurechnung belasteten Kosten der erstmaligen Erstellung des Oberbaus hinaus die Kosten für die spätere, bei Erneuerungen eingetretene Verbesserung und Verstärkung nicht zum Anlagekapital gerechnet werden können. Wie bereits ausgeführt worden ist, geht es nicht an, verschiedene Epochen der Lebensdauer der Bahnanlage kumulativ in Anschlag zu bringen. Ein und derselbe Bestandteil der gesamten Anlage kann rücksichtlich der Herstellungskosten nur einmal in Betracht fallen. Entweder ist die Vergütung, welche der Bund zu leisten hat, zu berechnen nach den Herstellungskosten der gegenwärtigen Objekte, welche an Stelle der früheren, nunmehr beseitigten, getreten sind, oder nach den Herstellungskosten der frühern, welche bisher an Stelle der nunmehr vorhandenen da waren. Die eine Berechnungsart schließt aber die andere aus. Wenn daher die gegenwärtigen Objekte, welche an die Stelle früherer, beseitigter, getreten sind, in Anschlag zu bringen wären, so müßten die früheren, beseitigten, außer Betracht gelassen werden. Dies will jedoch die Bahnverwaltung nicht. Sie schließt sich dem eventuellen Antrag des Bundesrates, daß die Herstellungskosten der gegenwärtigen verbesserten Anlagen berechnet, und dafür die ursprünglichen Oberbauanlagekosten in der Baurechnung abge-

Digitized by Google

schrieben werden, nicht an, sondern beharrt darauf, daß die Kosten der ursprünglichen Anlage maßgebend seien, und von diesem Standpunkt aus erscheint das Begehren um Berücksichtigung der durch die Ersatzanlagen bewirkten Verbesserung und Verstärkung des Oberbaus als unbegründet.

Der letzte Posten, dessen Einbeziehung in die Baurechnung von der Bahnverwaltung beantragt wird, betrifft den Fall, wo dem Bund als Rückkäufer nicht der erste Konzessionär, der die Bahn erstellt hat, gegenübersteht, sondern ein Rechtsnachfolger desselben, dem die Bahn mit Genehmigung der Bundesversammlung auf Grundlage der ursprünglichen Konzession übertragen worden ist. Die Frage, was unter dem ursprünglichen Anlagekapital im Sinne der Konzessionen zu verstehen sei, stellt sich hier von einer andern Seite dar, als bei den bisherigen Streitpunkten, indem es sich nicht sowohl fragt, welcher Natur die Verwendungen seien, die den Begriff des Anlagekapitals ausmachen, sondern von wem die Verwendungen gemacht sein müssen. Am 18. Februar 1878 ist nämlich vom Schweizerischen Bundesgericht auf das Begehren betreibender Gläubiger die Zwangsliquidation über die Nationalbahngesellschaft ausgesprochen, und es sind infolgedessen die Bahnstrecken versteigert worden. Bei der Steigerung hat die eidgenössische Bank die Ostsektion erworben (um 3 150 000 Frcs.), ihre durch die Steigerung und nachträgliche Vereinbarungen mit dem Bundesrat und Bundesgericht erworbenen Rechte auf diese Bahnstrecke jedoch am 17. Juni 1880 durch Übereinkunft an die Nordostbahn abgetreten, worauf die Zufertigung direkt auf die Nordostbahn stattfand. Die Nordostbahn behauptet nun, zu den von ihr aus der Liquidation der Nationalbahn erworbenen Objekten gehören nicht bloß die Bahnbauten, Grund und Boden und das Betriebsmaterial, sondern das, was dieses zum Rechtsbegriff einer schweizerischen Eisenbahn verbinde und stemple, nämlich die Konzessionen der Nationalbahn. Es seien denn auch der Nordostbahn diese ursprünglichen Konzessionen mit etwelchen, von ihr begehrten unwesentlichen Modifikationen durch Bundesratsbeschluß ausdrücklich übertragen worden; auch die vom Bundesgericht genehmigten Steigerungsbedingungen übertragen ausdrücklich die sämtlichen Konzessionen an die neuen Erwerber. Auf Grund dieser Tatsachen und der geschehenen Bezahlung sei das Eigentum der Nationalbahn auf die Nordostbahn übergegangen und seien die Vorschriften des Art. 33 des Bundesgesetzes über die Zwangsliquidation der Eisenbahnen erfüllt worden, welcher bestimme, daß der Erwerber die Eisenbahn übernehme auf Grundlage der Konzession, welche dem früheren Inhaber gegeben wurde, unter Vorbehalt der Genehmigung etc. Wenn nun der Bund die Nationalbahn zurückkaufe, so müsse er auch die für diese erteilte Konzession auslösen, also mindestens das ganze Anlagekapital derselben, d. h. das ganze von dem Rechtsvorfahr der Nordostbahn veranlagte Kapital, und die seitherigen Verwendungen der letzteren zurückbezahlen. Denn speziell für die Berechnung des Rückkaufswertes erworbener Bahnen komme nur das Objekt und nicht die Person des Eigentümers in Betracht. In der Replik bemerkt die Nordostbahn dann noch, durch den Bundesratsbeschluß vom 22. Februar 1898, betreffend die Ankündigung des konzessionsgemäßen Rückkaufs gegenüber der Nordostbahngesellschaft seien die Ausführungen der Rekursschrift über diesen Gegenstand heute nur noch von praktischer Bedeutung für die gekündeten Linien Singen—Winterthur und Etzweilen—Konstanz samt dem

Digitized by Google

Zweiggleise Emmishofen—Kreuzlingen, welche zusammen die sogenannte Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn bildeten. Bezüglich der ehemaligen, nicht gekündeten Westsektion der Nationalbahn und für Effretikon—Hinwil und Sulgen—Gossau seien die Ausführungen in Rekurs und Replik als „Rechtsverwahrung" aufrecht erhalten. Die Rekursbeantwortung anerkennt, daß die prinzipielle Rechtsstellung der Bahnen gegenüber dem Bund beim Rückkauf durch solche Übertragungen von Konzessionen nicht verändert werde. Auch die neuen Konzessionäre seien berechtigt, Ersatz der nachgewiesenen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen zu verlangen. Aber diese nachgewiesenen Anlagekosten können vernünftigerweise nur darin bestehen, was dieser Konzessionär selbst ausgelegt habe, wie ja überhaupt bei allen Konzessionen das Selbstkostenprinzip maßgebend sei.

Dieser letztern Ansicht muß beigetreten werden. Soweit es sich um erworbene Bahnen handelt, ist die Konzessionserteilung an die Bahnverwaltung überall unter Verweisung auf den Inhalt der ursprünglichen Konzessionen erfolgt; d. h. die Konzession, welche dem Ersteller der Bahn gegeben worden war, wurde auch gegenüber der Erwerberin als maßgebend erklärt. Diese Konzessionen sehen aber, wie alle übrigen Konzessionen, welche der Nordostbahn erteilt worden sind, den Fall, daß sich der Bund anläßlich des Rückkaufs mit einem andern Rechtssubjekt als dem ursprünglichen Konzessionär auseinanderzusetzen habe, nicht vor, sie gehen von der Voraussetzung aus, daß die Konzession nur für den ursprünglichen Konzessionär bestimmt sei, wie denn auch nach dem Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ohne die ausdrückliche Genehmigung des Bundes weder eine Konzession in ihrer Gesamtheit, noch einzelne in derselben enthaltene Rechte oder Pflichten in irgend welcher Form an einen Dritten übertragen werden dürfen. Im Hinblick auf den ursprünglichen Konzessionär, der dem Bunde gegenüber als Verkäufer auftritt, bedeutet es nun aber offenbar das Gleiche, ob die Konzession bestimme, die Entschädigungssumme dürfe in keinem Fall weniger betragen als das ursprüngliche Anlagekapital, oder ob sie bestimme, das Minimum der Entschädigungssumme bestehe in der Summe, welche der Eigentümer der Bahn, d. h. derjenige, welcher sie an den Bund verkaufen muß, als Anlagekapital aufgewendet habe. Denn es ist ja nicht gedenkbar, daß das Anlagekapital von einem andern Rechtssubjekt beschafft werde, als eben vom Eigentümer. Für den ursprünglichen Eigentümer der Bahn besagt also die Zusicherung der bezeichneten Minimalentschädigung nicht mehr, als was der Bundesrat unter derselben versteht, d. h., daß ihm vergütet werde, was er selbst als Anlagekapital auf das Rückkaufsobjekt verwendet hat. Ganz anders wäre die Tragweite der Zusicherung, daß alles, was tatsächlich auf die Anlagen aufgewendet worden ist, zu vergüten sei, dann, wenn sie einem spätern Erwerber der Bahn gegenüber abgegeben würde. Ihm gegenüber würde sie nicht bloß, wie gegenüber dem ursprünglichen Inhaber, bedeuten, daß er beim Rückkauf mindestens auf seine Kosten kommen werde, sondern er würde in die Lage versetzt, gestützt auf diese Minimalgarantie unter Umständen einen Gewinn zu machen, der für den ursprünglichen Inhaber bei der Berechnung nach dem Anlagekapital absolut ausgeschlossen wäre. Nun kann aber die Aufstellung einer Minimalgarantie, wie sie die Konzessionen vorsehen, doch kaum einen andern Grund haben, als den, daß der Inhaber

Digitized by Google

der Bahn, der sein Eigentum nach einer gewissen Anzahl von Jahren an den Bund abtreten muß, nicht dadurch zu Schaden komme, daß ihm unter Umständen nicht einmal das von ihm aufgewendete Kapital zurückerstattet wird. Nur diese, von einem Billigkeitsgefühl eingegebene Erwägung konnte dazu führen, den Kaufpreis nach den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten zu berechnen, also nach Faktoren, welche sonst nach allgemeiner Erfahrung für den Wert des Kaufgegenstandes und damit für die Höhe des zu bietenden Äquivalents nicht entscheidend sind, deren einseitige Berücksichtigung vielmehr die Gefahr in sich schließt, den Käufer unverhältnismäßig zu benachteiligen. Ist aber die Bestimmung, daß jedenfalls das ursprüngliche Anlagekapital zu vergüten sei, in diesem Sinne, d. h. als eine lediglich auf Billigkeitsrücksichten beruhende Zusicherung an den Konzessionär zu betrachten, daß ihm zum mindesten das auf die Anschaffung bzw. Herstellung des Kaufobjekts ausgelegte Kapital zurückerstattet werde, so folgt daraus, daß die Nordostbahn auf Grund der Konzession, welche ursprünglich der Nationalbahn erteilt und dann auf sie übertragen worden ist, als Minimalentschädigung auch nicht mehr als die Rückerstattung der von ihr auf die Anschaffung und Herstellung der Bahnanlagen und Einrichtungen ausgelegten Gelder verlangen kann, und daß dagegen dasjenige, was die frühere Inhaberin aufgewendet hat, für die Festsetzung der Minimalentschädigung nicht in Betracht kommt.

Wenn die Nordostbahn erklärt, sie mache den Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen des früheren Eigentümers „ex jure cesso" geltend, so beruht dieser Standpunkt auf einer rechtsirrtümlichen Auffassung des Rechtsaktes, durch welchen ihr die Konzession an Stelle des ursprünglichen Konzessionärs erteilt wurde. Völlig unhaltbar ist zunächst die von der Bahnverwaltung vertretene Ansicht, als ob die Konzession rechtlich als eine „Pertinenz" der Eisenbahn zu betrachten wäre, so daß mit dem Eigentumserwerb an dem Bahnkörper auch von selbst eine Sukzession in die durch die Konzession begründeten privatrechtlichen Ansprüche des bisherigen Konzessionärs sich vollzöge. Die Unzuverlässigkeit dieser Analogie aus dem Sachenrechte erhellt ohne weiteres aus Art. 10 des Eisenbahngesetzes. Diese Gesetzesbestimmung läßt darüber keinen Zweifel, daß der Erwerber einer Eisenbahn durch das privatrechtliche Erwerbsgeschäft, den Kauf, an sich keinerlei konzessionsmäßige Rechte erwirbt, sondern daß es dazu eines besonderen, rechtsbegründenden Aktes bedarf; denn die Konzession ist ein höchst persönliches Recht; der Inhaber kann sie nicht einseitig auf einen andern übertragen, und da er selbst dies nicht kann, so ist auch nicht gedenkbar, daß eine Übertragung derselben mittelst der Zwangsvollstreckung in sein Vermögen bewirkt werde. Um an Stelle des früheren Eigentümers der Bahn konzessionsmäßige Rechte auszuüben, bedarf der neue Erwerber vielmehr, wie der ursprüngliche Inhaber, der staatlichen Genehmigung. Es kann also keine Rede davon sein, daß der Rechtstitel, gestützt auf welchen die Nordostbahn die Konzession für den Bau und Betrieb der ehemaligen Nationalbahnlinien besitzt, etwa in dem Steigerungsakte, bzw. in dem auf Grund desselben abgeschlossenen Kaufsgeschäfte zwischen der Eidgenössischen Bank und der Nordostbahn zu erblicken wäre. Konzessionärin dieser Linien wurde die Nordostbahn vielmehr einzig durch die Genehmigung, welche die Bundesversammlung jenen privatrechtlichen Rechtsgeschäften, nach Art. 10 des Eisenbahngesetzes, erteilt hat. Erst durch

Digitized by Google

diesen Akt der Staatshoheit erwarb die Nordostbahn konzessionsmäßige Rechte; bis zu dessen Vornahme standen ihr keine solchen zu, mochte immer das auf die Eigentumsübertragung an den Bahnanlagen gerichtete privatrechtliche Rechtsgeschäft an sich völlig in Ordnung sein. Nicht auf einen derivativen, sondern auf einen originären Rechtserwerb stützt sich mithin ihr Besitz der in Frage stehenden Konzession. Damit ist aber der Behauptung der Boden entzogen, daß die Konzession der Nordostbahn ihrer Substanz nach dieselbe sei, wie diejenige, welche ursprünglich der Nationalbahngesellschaft erteilt worden war. Für diese Behauptung bietet der Umstand, daß nicht nur das Eisenbahngesetz, sondern auch der Steigerungsakt von einer „Übertragung der Konzessionen" spricht, keine genügende Stütze; denn eine Übertragung im Rechtssinne findet eben nicht statt, sondern der Vorgang, der mit dem genannten Ausdruck bezeichnet werden will, ist juristisch betrachtet einfach der, daß das (freiwillige oder unfreiwillige) Aufgeben der konzessionsmäßigen Rechte in der Person des bisherigen Inhabers der Bahn die Möglichkeit und den Anlaß zu einer neuen Verleihung an eine andere Person, den Erwerber der Bahn, bietet, und die kompetente Staatsbehörde diese neue Verleihung nunmehr in Form der Genehmigung des abgeschlossenen Veräußerungsgeschäftes vornimmt.

Die Tatsache, daß der Nordostbahn die von ihr erworbene Nationalbahn „auf Grund der Konzession, welche dem früheren Inhaber gegeben wurde," übertragen worden ist, begründete demnach keine Rechtsnachfolge in Ansprüche, die in der Person der Nationalbahngesellschaft entstanden wären und nun in der Person der Nordostbahn fortdauern würden, sondern sie bedeutet lediglich, daß der Nordostbahn eine Konzession gleichen Inhaltes erteilt worden ist, wie s. Z. der Nationalbahngesellschaft; mit a. W., daß die gleichen Bestimmungen rücksichtlich der Verleihung der konzessionsmäßigen Rechte gelten, wie sie gegenüber dem früheren Inhaber der Eisenbahn gegolten haben. Die Bestimmungen bezüglich der Entschädigung im Falle des Rückkaufes sind also der Nordostbahn gegenüber inhaltlich dieselben wie diejenigen, welche der Nationalbahn gegenüber festgesetzt worden sind. Und da, wie oben ausgeführt, die Zusicherung der nach dem Anlagekapital zu berechnenden Minimalentschädigung, wie sie in der ursprünglichen Konzession der Nationalbahn enthalten ist, nur die Rückerstattung der vom Konzessionär selbstgemachten Aufwendungen umfaßt, so hat somit die Nordostbahn durch die „Übertragung" der in Rede stehenden Konzession auch keinen weitergehenden Anspruch erworben; es war bei der Übertragung der Konzession deshalb auch ein Vorbehalt im Sinne der heutigen Auffassung des Bundesrates nicht notwendig. Der Antrag, daß der Bahnverwaltung auch das von dem früheren Inhaber aufgewendete Anlagekapital als Rückkaufsentschädigung bezahlt werde, muß also abgewiesen werden.

In Bezug auf den Antrag der Bahnverwaltung darüber, was nicht zum Anlagekapital gehöre, herrscht kein Streit. Ebenso ist unbestritten, daß auf den Anlagekosten keine Amortisationen stattfinden. Unbestritten ist ferner, daß das „ursprüngliche Anlagekapital" auf den Zeitpunkt des Übergangs der Bahn an den Bund festzustellen ist, und von selbst versteht sich, daß, soweit der vorliegende Entscheid mit dem zwischen dem Bundesrat und der Nordostbahn bei Bereinigung der Bilanz vereinbarten Protokolle vom 8./14. April 1885, und in der Folge auf Grund des Rech-

Digitized by Google

nungsgesetzes stattgefundenen Buchführung im Widerspruch steht, diese Protokolle und die bezeichnete Buchführung für die Ermittlung der Rückkaufsentschädigung nach dem Anlagekapital nicht maßgebend sind. Was sodann den Antrag der Bahnverwaltung betrifft, es dürfe an der auf Grund des ursprünglichen Anlagekapitals festzusetzenden Entschädigung der Erneuerungsfonds nicht in Abzug gebracht werden, so gehört die Entscheidung hierüber in das in Art. 21 des Rechnungsgesetzes vorgezeichnete spätere Verfahren. Das Gleiche gilt bezüglich des Antrages, daß der Erneuerungsfonds beim Rückkauf nur in Betracht kommen könne, soweit es sich um konzessionsgemäße Abzüge handle.

III.

Urteil vom 25. Juni 1901 in Sachen gegen die Gotthardbahn.

Bezüglich der von der Gotthardbahn noch aufgeworfenen Einzelfragen entschied das Bundesgericht:

a) In Bezug auf die Gratifikationen an Beamte und Angestellte:
Wie den Anbringen der Bahnverwaltung zu entnehmen ist, handelt es sich hierbei um Leistungen an das in ihrem Transportgeschäft angestellte Personal, und zwar nicht um bloß gelegentliche Geschenke, die etwa auf besondere, mit dem Transportgeschäfte in keiner Beziehung stehende Veranlassungen hin gegeben worden wären, sondern um Zuwendungen, deren sich das Personal seit längerer Zeit Jahr für Jahr erfreut, und deren Ausrichtung die Direktion der Gotthardbahn eingeführt hat „mit Rücksicht auf den großen Verkehr und den guten Willen und Eifer . . .". Es sind also Ausgaben, die die Gotthardbahn teils zur Anerkennung der vom Betriebspersonal geleisteten Dienste, teils zur Aufmunterung des Dienstpersonals, und zwar seit 1889 zu diesem Zwecke ständig gemacht hat. Danach läßt sich der enge Zusammenhang dieser Ausgaben mit dem Interesse des Transportgewerbes nicht verkennen. Wenn auch die Gotthardbahn sich gegenüber dem Dienstpersonal zu diesen Zuwendungen nicht vertraglich verpflichtet, die Angestellten also kein Recht auf deren Ausrichtung haben, und in dieser Beziehung allerdings ein Unterschied zu den eigentlichen Besoldungen besteht, so kommen sie doch ihrem Effekte nach den Besoldungen nahe, liegt ihnen doch die gleiche Zweckbestimmung zu Grunde, und müssen sie daher unter die Betriebsausgaben eingereiht werden. Sie bilden ihrer Natur und Zweckbestimmung nach eine Ergänzung der gewöhnlichen Besoldungen, und sind deshalb in die zu der Ermittlung des konzessionsmäßigen Reinertrages aufzustellende Sonderbilanz aufzunehmen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob es sich dabei um eine notwendige oder freiwillige Ergänzung der vertragsmäßig festgestellten Besoldungen handelt. Denn für die Ermittlung des 25fachen Reinertrages der maßgebenden 10 Jahre kommt es nicht darauf an, wieviel die Bahngesellschaft innerhalb dieses Zeitraumes notwendig habe aus-

Digitized by Google

geben müssen, um das Transportgewerbe zu betreiben, sondern entscheidend ist nach Wortlaut und Sinn der Konzessionen schlechthin, was während dieser Zeit zu dem Zwecke tatsächlich aufgewendet worden ist.

b) Erwägungen gleicher Art müssen dazu führen, das Rekursbegehren der Gotthardbahn auch hinsichtlich der Ausgaben für Privatschulen abzuweisen. Laut ihren Angaben in der Replik unterhält die Gotthardbahn seit Jahren Primarschulen in Chiasso, Bellinzona und Biasca und Sekundarschulen in Bellinzona und Erstfeld mit 6 Lehrern, unterstützt die sogenannte Schweizerschule in Luino und zahlt regelmäßige Beiträge an die Vereinigungen junger Kaufleute für Bildungszwecke, wenn und soweit ihre jungen Angestellten ihnen angehören. Sie hat zwei einfache Schulhäuser in Bellinzona und Erstfeld gebaut, die etwa 90 000 Frcs. gekostet haben, auf dem Liegenschaftskonto stehen und besteuert werden. Diese Schulen sind für die Kinder der Beamten errichtet und stehen ihnen unentgeltlich zur Verfügung, im Kanton Tessin im besondern den deutschsprechenden Kindern. Die Gesellschaft besoldet die Lehrer und sorgt für die Schulräume und das Schulinventar, und läßt durch Schulräte und einen Inspektor die Verwaltung und Aufsicht führen. Die Bahnverwaltung betont auch hier, daß es sich ganz und gar um eine freiwillige Fürsorge der Bahngesellschaft handle, die sie an und für sich den Gemeinden und Kantonen, oder auch privaten Vereinigungen hätte überlassen können. Nun ist nicht zu bestreiten, daß die hier in Rede stehenden Wohlfahrtseinrichtungen nicht in einem notwendigen Zusammenhang mit dem Betriebe des Transportgewerbes, auch nicht mit dem Betriebe der Gotthardbahn speziell stehen, die Bahnverwaltung also in diesem Sinne ihre Fürsorge für Schulunterricht mit Recht als eine freiwillige Leistung bezeichnet. Es kann auch nicht gesagt werden, daß jegliche Wohlfahrtseinrichtungen, die eine Bahngesellschaft im Interesse ihrer Beamten und Angestellten trifft, schon um deswillen, weil sie für dieses ihr Personal getroffen werden, als zum Betriebe des Transportgewerbes gehörige Einrichtungen, und die daherigen Ausgaben deshalb als Betriebsausgaben zu betrachten seien. Auf der andern Seite darf aber doch nicht außer Acht gelassen werden, daß die Gotthardbahn bei der Gründung ihrer verschiedenen Schulen nicht ausschließlich bloß das Interesse ihres Personals, sondern daneben auch ihr eigenes Interesse im Auge gehabt hat. So wird im Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn für das Jahr 1892 zu den Ausgaben für die deutschen Privatschulen der Bahn im Tessin u. a. bemerkt: „Kurz nach der Eröffnung des durchgehenden Betriebes zeigte es sich, daß sich in einigen Hauptstationen der südlichen Linien eine größere Anzahl deutschsprechender Angestellter mit ihren Familien befanden, und daß sich für die Kinder dieser Angestellten das Bedürfnis nach deutscher Schulbildung geltend machte. Wir glaubten nicht bloß im Interesse der Beamten und Angestellten, sondern im eigenen Interesse unserer Gesellschaft zu handeln, wenn wir solche schulfreundliche Bestrebungen unterstützten.“ Im Anschlusse hieran

Digitized by Google

wird gesagt, daß die Lehrer der Schulen in Bellinzona und Chiasso von der Bahnverwaltung gewählt und wie andere Beamte (d. h. Bahnbeamte) betrachtet werden, und es wird sodann beigefügt: „Aber auch im Kanton Uri müssen besondere Einrichtungen getroffen werden, namentlich in Erstfeld. Wir dürfen uns einerseits im eigenen Interesse diesen Bedürfnissen gegenüber nicht ablehnend verhalten, und können andererseits nicht mit dem Begehren an die urnerischen Behörden gelangen, daß sie ihr Schulwesen dem Bedürfnisse unserer Angestellten anpassen, die doch nur einen kleinen Bruchteil der Bevölkerung bilden." Ohne Frage ist das eigene Interesse der Bahn an den Privatschulen, von denen hier gesprochen wird, auf einen Zusammenhang zurückzuführen, in welchem diese Anstalten mit der Förderung ihres Transportgewerbes stehen. Der Betrieb der Bahn bringt es mit sich, daß viele ihrer Angestellten notwendig an verschiedenen Orten ihrer Linie niedergelassen sein müssen, und wenn die Bahnverwaltung von sich aus dafür sorgt, daß trotz den hierbei obwaltenden verschiedenartigen lokalen und namentlich sprachlichen Verhältnissen den individuellen Bedürfnissen und Ansprüchen ihrer Angestellten in Beziehung auf den Schulunterricht ihrer Kinder Rechnung getragen werde, so verbessert sie eben in nicht unerheblichem Maße die Anstellungsverhältnisse für ihr Betriebspersonal und fördert dadurch mittelbar eigene, und zwar mit dem Betriebswesen verbundene Interessen. Zwischen den in Rede stehenden Ausgaben der Bahn und ihrem Transportgewerbe besteht demnach in der Tat ein innerer Zusammenhang, der die Einbeziehung dieser Ausgaben in die für die Feststellung des konzessionsmäßigen Reinertrages aufzustellende Sonderbilanz rechtfertigt.

c) Das Lebensmitteldepot in Bellinzona betreffend, bringt die Bahnverwaltung an: Es handle sich hier um Lebensmittel, besonders Spezereiwaren, die die Gesellschaft en gros einkaufe und an die Angestellten auf der ganzen Linie zu Selbstkostenpreisen und unter unentgeltlicher Zuführung an deren Wohnort abgebe. Die Bahnverwaltung beanspruche, daß ihre daherigen Barauslagen, wesentlich bestehend in den Gehalten und Löhnen des Personals im Lebensmitteldepot (über 15 000 Frcs.), die in die Ausgaben der Betriebsrechnung eingestellt seien, von dieser in Abzug kommen. Aus dem Verzeichnisse der Waren gehe vor allem hervor, daß es sich nicht um diejenigen Lebensmittel handle, die eine Familie täglich für ihren Unterhalt braucht. Die besten Kunden des Magazins finden sich auch nicht etwa auf den Bergstrecken, sondern im Tale, in Lugano und Bellinzona und anderswo, an Orten, wo man alle Waren des Magazins auch sonst kaufen könnte.

Die hier beschriebene Einrichtung der Gotthardbahn stellt sich, wie die von ihr errichteten Schulen, als eine für ihre Beamten und Angestellten bestimmte Wohlfahrtseinrichtung dar, und, wie überhaupt allgemein gesagt werden kann, daß solche Einrichtungen, die ein Geschäftsherr zur Wohlfahrt seiner Arbeiter trifft, auch in seinem eigenen Interesse liegen, so ist nicht in Abrede zu stellen, daß das Bestehen der fraglichen Anstalt mittelbar auch wieder der

Digitized by Google

Bahngesellschaft selbst zugut kommt. Allein ein innerer Zusammenhang speziell mit dem Betriebe des Transportgewerbes ist doch hier kaum vorhanden, und es ist denn auch mit Rücksicht hierauf die zwischen dem Kanton Tessin und der Gotthardbahn streitig gewordene Frage, ob das Lebensmittelmagazin Daro auf Grund der Tessiner Konzession für die Gotthardbahn steuerpflichtig sei, von dem hierfür bestellten Schiedsgericht durch Urteil vom 22. Mai 1896 bejahend entschieden worden. Daß etwa die fragliche Einrichtung speziell wegen der besonderen Betriebsverhältnisse der Gotthardbahn geboten gewesen oder von der Gotthardbahn wesentlich auch im eigenen Interesse, um auf vorteilhafte Weise ihre Anstellungsverhältnisse günstiger zu gestalten, getroffen worden sei, ist nicht ersichtlich. Unter diesen Umständen erscheint es als gerechtfertigt, dem Rekursantrage der Gotthardbahn hinsichtlich der hier in Rede stehenden Leistungen Folge zu geben.

d) Über die Natur der freiwilligen Geschenke und Unterstützungen fehlen alle näheren Angaben. Sollte die Bahnverwaltung darunter Geschenke und Unterstützungen an Beamte und Angestellte verstehen, die gemacht werden, um den Diensteifer derselben zu fördern, so würden sie gleich zu behandeln sein, wie die Gratifikationen. Anders dagegen, wenn sie erfolgten lediglich aus Gründen der Wohltätigkeit oder zur Förderung von Wissenschaft und Kunst. In diesem letzteren Falle gehören die diesbezüglichen Ausgaben nicht zu den Betriebsausgaben und sind daher bei Feststellung des Reinertrages nicht in dieselben einzubeziehen. Das hier in Rede stehende Rechtsbegehren der Gotthardbahn ist daher in der Fassung zuzusprechen: Von den bei Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages in Betracht kommenden Ausgaben sind auszuschließen die Ausgaben an freiwilligen Geschenken und Unterstützungen zu Zwecken, die dem Eisenbahntransportwesen fremd sind.

Was die Rekursbegehren, betreffend die Ermittlung der Rückkaufsentschädigung für die neuen Linien Luzern—Immensee und Zug—Goldau anbelangt, so kann vorerst dem von der Gotthardbahn gestellten Antrag, die Behandlung dieser Begehren dem ordentlichen, zur Feststellung der Rückkaufsentschädigung nach Art. 21 des Rechnungsgesetzes stattfindenden Verfahren vorzubehalten, keine Folge gegeben werden. Es handelt sich bei diesen Rekursbegehren um grundsätzliche Fragen, und nachdem diese einmal im Rekurse der richterlichen Entscheidung unterstellt worden sind, so müssen sie auch in dem hierfür durch das Rechnungsgesetz (Art. 20) vorgezeichneten Verfahren zur Festsetzung der Grundsätze über die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages und Anlagekapitals behandelt und erledigt werden.

Zu dem Antrag, die beiden in Frage stehenden nördlichen Zufahrtslinien aus dem übrigen Rückkaufsobjekte auszuscheiden, und falls deren 25facher Reinertrag geringer als die Erstellungskosten sein sollte, für diese Linien die letzteren zu vergüten, ist nun zu bemerken, daß nach den Konzessionen das ganze Netz der Gotthardbahn ein einheitliches und

Digitized by Google

unteilbares Rückkaufsobjekt bildet und daß der Rückkaufspreis für das ganze nach einheitlichen Grundsätzen zu ermitteln ist. Denn die Konzessionen bestimmen allgemein und ohne jeden Vorbehalt bezüglich einzelner Linien, daß im Falle des Rückkaufes in 30, 45 und 60 Jahren der 25fache Wert des durchschnittlichen, von der Gesellschaft bezogenen Reinertrages derjenigen 10 Jahre zu bezahlen sei, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, jedenfalls aber der Betrag des über die Subventionen hinaus verwendeten Anlagekapitals. Es kann hiernach keinem Zweifel unterliegen, daß bei der Berechnung der Rückkaufsentschädigung für die beiden genannten Zufahrtslinien die gleichen Grundsätze maßgebend sein müssen, wie für die übrigen Bestandteile des gesamten Netzes, und daß daher, wenn für den Rückkauf des gesamten Rückkaufsobjektes die Reinertragsrechnung maßgebend ist, diese Berechnung auch für jene Zufahrtslinien gelten muß. Der Antrag auf Ausscheidung der genannten Linien aus dem übrigen Rückkaufsobjekte kann somit, als mit dem klaren Sinn der Konzessionen in Widerspruch stehend, nicht gutgeheißen werden. Wenn sodann die Gotthardbahn eventuell eine Vergütung zur Ausgleichung dafür verlangt, daß die Erträgnisse der beiden nördlichen Zufahrtslinien ihr nicht während der vollen, bei Festsetzung des erstmaligen Rückkauftermins vorgesehenen 30 (bzw. 28) Jahre, sondern bloß während nicht ganz 12 Jahre zufließen, so stellt sich dieses Begehren als eine Schadensersatzforderung wegen vorzeitiger Inanspruchnahme dieser Linien durch den Bund dar. Nun hat das Bundesgericht im gegenwärtigen Verfahren nach Art. 20 Abs. 3 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen vom 27. März 1896 nur über Streitigkeiten zu entscheiden, die sich auf die Feststellung des Reinertrages und des Anlagekapitals beziehen. Die von der Gotthardbahn gestellte Forderung berührt aber weder den Reinertrag noch das Anlagekapital irgendwie; denn mag über dieselbe so oder anders entschieden werden, so hat dies auf Reinertrag oder Anlagekapital absolut keinen Einfluß. Es ist deshalb auf das gestellte Eventualbegehren nicht einzutreten.

Was nun hinsichtlich der fraglichen Linien die Berechnung des 25fachen durchschnittlichen Reinertrages der der Rückkaufsankündigung vorausgehenden 10 Jahre anbelangt, so kann unmöglich dem Antrage der Bahnverwaltung beigetreten werden, wonach bei Festsetzung des für den Rückkauf maßgebenden Reinertrages diejenigen Reinerträgnisse zugrunde zu legen wären, die sich effektiv vom 1. Juni 1897 bis zum 1. Juli 1907 auf diesen Linien ergeben werden. Denn die Konzessionen bezeichnen klar und bestimmt als zeitliche Basis der Reinertragsrechnung das Dezennium, welches dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangeht, und was diesen letzteren Zeitpunkt anbelangt, so ist er in den Konzessionen nicht etwa so bemessen, daß er nach einer gewissen Dauer, in welcher die Rückkaufsobjekte bereits in Betrieb gestanden haben, eintreten sollte, sondern zum voraus kalendermäßig fest bestimmt durch die Vorschrift, daß der Bund berechtigt sei, die in den Konzessionen erwähnten Eisenbahnen mit Ablauf der 30, 45, 60, 75, 90 und 99 Jahre vom 1. Mai 1879 an gerechnet, an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum voraus hiervon benachrichtigt hat. Daraus folgt einerseits, daß die konzessionsmäßige Berechnungszeit bei dem Rückkauf auf 1. Mai 1909 unbedingt am 1. Mai 1894 beginnt und am 30. April 1904 endigt, und es daher

Digitized by Google

schlechterdings nicht angeht, diese Periode auf ein späteres Datum hinauszurücken. Anderseits ergibt sich aus dieser Art der Fixierung der maßgebenden Dekade, daß es nicht die Meinung der Konzessionen sein konnte, es sei der Berechnung der Rückkaufsentschädigung unter allen Umständen nur ein solcher Reinertrag zugrunde zu legen, der resultiere, wenn die betreffenden Linien bereits eine längere Zeit in Betrieb gestanden haben; nach dem klaren Wortlaut der Konzessionen kann für die Reinertragsrechnung vielmehr kein anderer Ertrag maßgebend sein, als derjenige, der sich während der genannten, bestimmt vorgezeichneten Periode effektiv ergeben hat, bzw. ergeben haben würde, wenn die betreffenden Linien während der ganzen Dauer dieser Periode in Betrieb gewesen wären. Es geht deshalb auch nicht an, der Gotthardbahn irgend ein Supplement dafür zu gewähren, daß die fraglichen Zufahrtslinien wegen ihrer späteren Betriebseröffnung sich während der maßgebenden Periode noch nicht genügend entwickelt haben. Dagegen setzt allerdings die vollständige Ermittlung des konzessionsmäßigen Reinertrages voraus, daß das Bahnnetz der betreffenden Gesellschaft während der ganzen zehnjährigen Periode den gleichen Umfang gehabt habe. Wo dies, wie bei den hier in Rede stehenden Zufahrtslinien, nicht der Fall ist, kann die Lücke nicht anders ausgefüllt werden, als daß eine schätzungsweise Ermittlung des Reinertrages der in einzelnen Jahren fehlenden Linien vorgenommen wird. (In diesem Sinne hat sich auch bereits die Botschaft des Bundesrates, betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1897, S. 145, ausgesprochen.) Die für Rückkauf maßgebende Betriebsrechnung des Gotthardbahnnetzes ist demnach rechnerisch so zu gestalten, wie sie sich voraussichtlich tatsächlich gestaltet hätte, wenn die beiden nördlichen Zufahrtslinien Luzern—Immensee und Zug—Goldau während der Zeit vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904 im Betrieb gewesen wären.

Digitized by Google

Anlage 3. (Zu S. 79 gehörig.)

Vertrag

zwischen

den Vertretern des schweizerischen Bundesrates in Bern einerseits

und

dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn in Basel anderseits.

(Vom 5. November 1900.)

Artikel 1.

Die Schweizerische Zentralbahngesellschaft tritt ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen in dem auf den Zeitpunkt der Übergabe (Artikel 5) sich ergebenden Bestande der Schweizerischen Eidgenossenschaft (dem Bunde) zu Eigentum ab, mit Inbegriff ihrer Anteile an den Gemeinschaftsbahnen (Bötzbergbahn, inklusive Koblenz—Stein, Aargauische Südbahn und Wohlen—Bremgarten), der aus der Gotthardsubvention abzuleitenden Rechte und der bezüglich der Bahnstrecke Aarau—Wöschnau der Zentralbahngesellschaft gegenüber der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft laut Vertrag vom 20. November 1855 zustehenden Rechte, sowie mit Einschluß der vorhandenen Fonds. Vorbehalten bleiben nur die in Artikel 2 hiernach genannten Ansprüche.

Der Bund übernimmt dieses Vermögen mit allen Rechten und Lasten und mit der Verpflichtung, sämtliche Verbindlichkeiten der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft zu erfüllen. Er tritt somit auch in alle Verpflichtungen der Gesellschaft, betreffend die Verzinsung und die Rückzahlung der konsolidierten Anleihen ein. Dabei hat es die Meinung, daß die Gläubiger der Gesellschaft berechtigt sein sollen, ihre Ansprüche selbständig und direkt gegenüber dem Bund zu verfolgen (Artikel 128 O.-R.), und daß der Bund, falls die Gesellschaft belangt wird, auch die Vertretung der letztern auf seine Kosten übernimmt.

Artikel 2.

Als Gegenleistung übergibt der Bund der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft spätestens drei Monate nach Inkrafttreten dieses Vertrages 100 000 (hunderttausend) eidgenössische Rententitel auf je 30 Frcs. jährlicher Rente, laufend vom 1. Januar 1901 an, und halbjährlich auf 30. Juni und 31. Dezember in eidgenössischer Währung und bei den für die Bundesbahnobligation festgesetzten Zahlstellen zahlbar. Diese Rententitel sind seitens des Kreditors unkündbar, dagegen steht dem Bunde das Recht zu, dieselben nach Ablauf von zwanzig Jahren, nach vorausgegangener sechsmonatlicher Kündigung, jederzeit gänzlich oder teilweise abzulösen gegen Barzahlung von 750 Frcs. per Titel, erstmals am 31. Dezember 1920.

Digitized by Google

Überdies stellt der Bund innert der gleichen Frist (spätestens drei Monate nach Inkrafttreten dieses Vertrages) der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft in bar zur Verfügung den nicht zur Verteilung gelangten Teil des Aktivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung pro 31. Dezember 1899, betragend nach Abzug der Dividende pro 1899 und der allgemeinen Gratifikation, 572 810,30 Frcs., und ferner eine Summe von 4 700 000 Frcs., auf welchen Betrag der der Gesellschaft zukommende Teil des Ertrages des Jahres 1900 von den Kontrahenten endgültig festgesetzt wird.

Artikel 3.

Um der Gesellschaft die sofortige Aushingabe des den Aktionären zukommenden Vermögens (vor Ablauf des in Artikel 667, Abs. 2, des Obligationenrechts festgesetzten Termins und vor Erledigung der schwebenden und der allfällig streitigen Verbindlichkeiten) zu ermöglichen, verpflichtet sich der Bund, für alle noch schwebenden oder streitigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft, namentlich auch für ihre noch nicht fälligen Anleihensschulden, den Gläubigern im Sinne von Artikel 667, Abs. 4 des Obligationenrechts Sicherheit zu leisten.

Artikel 4.

Die von der Gesellschaft zu ernennenden Liquidatoren werden behufs möglichster Vereinfachung des Verfahrens sich mit dem Bundesrate ins Einvernehmen setzen und namentlich bezüglich der zu erlassenden Publikationen und Anzeigen dessen Ansicht einholen.

Die Kosten der Liquidation trägt der Bund.

Artikel 5.

Nach allseitig erfolgter Ratifikation dieses Vertrages und nach Erfüllung der in Artikel 2 hiervor bedungenen Leistungen findet der Übergang der Unternehmung an den Bund ohne weiteres statt.

Bis zu diesem Zeitpunkte wird die Gesellschaft fortfahren, das Unternehmen in allen Teilen in eigenem Namen, aber für den Fall der Genehmigung des Vertrages vom 1. Januar 1901 an auf Rechnung des Bundes zu verwalten und zu betreiben. Sie wird dabei nach bestem Wissen und Gewissen und in gewohnter Weise verfahren. Immerhin sollen eingreifende Veränderungen am status quo des Gesellschaftsvermögens und außergewöhnliche Ausgaben, welche nicht gegenwärtig schon durch Gesetz oder Vertrag begründet sind oder auf genehmigten Bauvorlagen beruhen, nur mit Zustimmung des Bundesrates vorgenommen werden.

Nach erfolgtem Übergang der Unternehmung an den Bund wird das Direktorium dieselbe bis 31. Dezember 1901 für Rechnung des Bundes weiter verwalten und betreiben, wobei verstanden ist, daß dem Direktorium, beziehungsweise den einzelnen Mitgliedern desselben, alle bisherigen Rechte und Kompetenzen zustehen sollen, und daß solche Gegenstände, welche jetzt der Genehmigung des Verwaltungsrates bedürfen, dem eidgenössischen Eisenbahndepartement, beziehungsweise vom 1. Juli 1901 an der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen vorzulegen sind.

Artikel 6.

Der Bund verpflichtet sich, die Beamten und Angestellten der Schweizerischen Zentralbahn bis zum 1. Mai 1903 unter den bestehenden

Digitized by Google

Anstellungsbedingungen in seine Dienste zu übernehmen, und zwar, soweit immer möglich, in gleicher dienstlicher Stellung; vom genannten Zeitpunkte an finden die allgemeinen Normen der Bundesgesetzgebung, betreffend die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen Anwendung. Diese Verpflichtung bezieht sich nicht auf die Mitglieder des Direktoriums.

Auch anerkennt und bestätigt er, soweit es das Bundesbahnnetz betrifft, diejenigen Rechte, welche durch den Freikartenvertrag des schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 24./25. November 1893, Artikel 5, den Direktionsmitgliedern und den Oberbeamten der Schweizerischen Zentralbahn zugesichert worden sind.

Artikel 7.

Der Bund erklärt, auch bezüglich der Hilfskasse der Beamten der Zentralbahn in die Verpflichtungen der Zentralbahngesellschaft einzutreten.

Artikel 8.

Dieser Vertrag fällt dahin, wenn er nicht bis 1. Januar 1901 endgültig die Genehmigung des Bundesrates und der Bundesversammlung, sowie diejenige des Verwaltungsrates und der Generalversammlung der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft erhalten haben wird.

Artikel 9.

Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung dieses Vertrages entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

Bern und Basel, den 5. November 1900.

Für das Direktorium
der Schweizer. Zentralbahn:

Zemp. **Heusler.**
Comtesse. **Oberer.**

Digitized by Google

Anlage 4. (Zu S. 107 gehörig.)

Gehaltsordnung

für die

Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 7. Januar 1902.)

In Ausführung des Artikel 2 des Bundesgesetzes, betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, vom 29. Juni 1900 wird das Minimum und das Maximum der Besoldung für jede einzelne Beamtung und Anstellung festgesetzt, wie folgt:

A. Allgemeine Verwaltung.

I. Besoldungsklasse (10 000—15 000 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (12 000—15 000 Frcs.);
   Die Mitglieder der Generaldirektion.
2. **Gehaltsstufe** (10 000—12 000 Frcs.):
   Die Mitglieder der Kreisdirektionen.

II. Besoldungsklasse (6 000—10 000 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (7 000—10 000 Frcs.):
   Keine.
2. **Gehaltsstufe** (6 000—9 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
      Der Generalsekretär, der Vorstand der Ausgabenkontrolle, der Hauptbuchhalter, der Hauptkassier, der Vorstand des Personentarifbureaus, der Vorstand des Gütertarifbureaus, der Vorstand der Einnahmenkontrolle, der Vorstand des Rechtsbureaus.
   b) bei den Kreisdirektionen:
      Keine.

III. Besoldungsklasse (5 000—8 000 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (5 600—8 000 Frcs.):
   Keine.
2. **Gehaltsstufe** (5 000—7 000 Frcs.):
   Keine.

Digitized by Google

IV. Besoldungsklasse (4 000—7 000 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (4 800—7 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Vorstand des statistischen Bureaus, der Vorstand der Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen, die Stellvertreter des Generalsekretärs, des Vorstandes der Ausgabenkontrolle, des Hauptkassiers und des Hauptbuchhalters, die I. Stellvertreter der Vorstände des Personentarifbureaus, des Gütertarifbureaus und der Einnahmenkontrolle, sowie der Stellvertreter des Vorstandes des Rechtsbureaus.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Der Direktionssekretär, der Vorstand des Rechnungsbureaus, der Kassier, der Vorstand des Rechtsbureaus.
2. **Gehaltsstufe** (4 500—6 500 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Vorstand des Frachtreklamationsbureaus.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
3. **Gehaltsstufe** (4 000—6 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die II. Stellvertreter der Vorstände des Personentarifbureaus, des Gütertarifbureaus und der Einnahmenkontrolle.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Der Vorstand der Materialverwaltung.
4. **Gehaltsstufe** (4 000—5 200 Frcs.):
   Keine.

V. Besoldungsklasse (3 000—5 000 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (3 500—5 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Departementssekretäre, der Kanzleivorstand, der Registrator, der Übersetzer, die Tarifbeamten.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Der Stellvertreter des Direktionssekretärs, der Stellvertreter des Vorstandes des Rechnungsbureaus, der Stellvertreter des Vorstandes des Rechtsbureaus, der Buchhalter, der Tarifbeamte.
2. **Gehaltsstufe** (3 300—4 800 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Stellvertreter des Vorstandes des statistischen Bureaus, der Drucksachenverwalter, die Stationsrevisoren I. Klasse, der Stellvertreter des Vorstandes des Frachtreklamationsbureaus, der Stellvertreter des Vorstandes der Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die I. Departementssekretäre, der Kanzleivorstand, der Registrator, der Grundbuchsekretär, der Stellvertreter des Vorstandes der Materialverwaltung.

Digitized by Google

3. **Gehaltsstufe** (3 300—4 800 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Stationsrevisoren II. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
4. **Gehaltsstufe** (3 000—4 200 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die II. Departementssekretäre.

VI. Besoldungsklasse (2 400—4 800 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (2 700—4 800 Frcs.):
   Keine.
2. **Gehaltsstufe** (2 700—4 500 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehilfen I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
3. **Gehaltsstufe** (2 400—4 200 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehilfen I. Klasse.
4. **Gehaltsstufe** (2 400—4 000 Frcs.):
   Keine.
5. **Gehaltsstufe** (2 400—3 600 Frcs.):
   Keine.

VII. Besoldungsklasse (1 800—3 600 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (2 100—3 600 Frcs.):
   Keine.
2. **Gehaltsstufe** (2 100—3 300 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehilfen II. Klasse; der Faktor der Billetdruckerei.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehilfen II. Klasse.
3. **Gehaltsstufe** (2 100—3 000 Frcs.):
   Keine.
4. **Gehaltsstufe** (1 800—3 000 Frcs.):
   Keine.
5. **Gehaltsstufe** (1 800—2 700 Frcs.):
   Keine.

Digitized by Google

6. **Gehaltsstufe** (1 800—2 500 Frcs.):
Keine.

7. **Gehaltsstufe** (1 800—2 300 Frcs.):
Keine.

VIII. Besoldungsklasse (1 500—2 700 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (1 700—2 700 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Billetdrucker I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

2. **Gehaltsstufe** (1 600—2 500 Frcs.):
Keine.

3. **Gehaltsstufe** (1 500—2 400 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen III. Klasse, die Billetdrucker II. Klasse, die Hausmeister der Verwaltungsgebäude.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen III. Klasse, die Magaziniers der Materialverwaltung, die Hausmeister der Verwaltungsgebäude.

4. **Gehaltsstufe** (1 500—2 300 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Abwarte der Verwaltungsgebäude.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Abwarte der Verwaltungsgebäude.

5. **Gehaltsstufe** (1 500—2 100 Frcs.):
Keine.

IX. Besoldungsklasse (1 200—2 200 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (1 400—2 200 Frcs.):
Keine.

2. **Gehaltsstufe** (1 400—2 100 Frcs.):
Keine.

3. **Gehaltsstufe** (1 200—2 100 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen IV. Klasse, die Buchdrucker, die Autographiedrucker, die Lithographen, die Buchbinder, die Bureaudiener.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen IV. Klasse, die Buchdrucker, die Autographiedrucker, die Lithographen, die Buchbinder, die Vorarbeiter der Materialverwaltung, die Magazingehilfen, die Bureaudiener.

Digitized by Google

4. **Gehaltsstufe** (1 300—2 000 Frcs.):
   Keine.
5. **Gehaltsstufe** (1 200—2 000 Frcs.):
   Keine.
6. **Gehaltsstufe** (1 200—1 900 Frcs.):
   Keine.
7. **Gehaltsstufe** (1 200—1 800 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
      Die Fourgonführer.
   b) bei den Kreisdirektionen:
      Die Fourgonführer.
8. **Gehaltsstufe** (1 200—1 700 Frcs.):
   Keine.
9. **Gehaltsstufe** (1 200—1 600 Frcs.):
   Keine.
10. **Gehaltsstufe** (1 200—1 500 Frcs.):
    a) bei der Generaldirektion:
       Die Ausläufer.
    b) bei den Kreisdirektionen:
       Die Ausläufer.

B. Bau, Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

II. Besoldungsklasse (6 000—10 000 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (7 000—10 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
      Der Oberingenieur.
   b) bei den Kreisdirektionen:
      Keine.
2. **Gehaltsstufe** (6 000—9 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
      Die Stellvertreter des Oberingenieurs.
   b) bei den Kreisdirektionen:
      Die Oberingenieure.

III. Besoldungsklasse (5 000—8 000 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (5 600—8 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
      Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
      Die Stellvertreter der Oberingenieure.

Digitized by Google

2. Gehaltsstufe (5 000—7 000 Frcs.):
Keine.

IV. Besoldungsklasse (4 000—7 000 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (4 800—7 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Ingenieure, Architekten und Elektrotechniker I. Klasse; der Vorstand der Oberbaumaterialverwaltung; die Sektionsingenieure beim Bau.

b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

2. Gehaltsstufe (4 500—6 500 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ingenieure, Architekten und Elektrotechniker I. Klasse; die Bahningenieure I. Klasse.

3. Gehaltsstufe (4 000—6 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Geometer I. Klasse; der Stellvertreter des Vorstandes der Oberbaumaterialverwaltung.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahningenieure II. Klasse.

4. Gehaltsstufe (4 000 - 5 200 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Geometer I. Klasse.

V. Besoldungsklasse (3 000—5 000 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (3 500—5 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Ingenieure, Architekten und Elektrotechniker II. Klasse; der Sekretär des Oberingenieurs.

b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

2. Gehaltsstufe (3 300—4 800 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Geometer II. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ingenieure, Architekten und Elektrotechniker II. Klasse; die Sekretäre der Oberingenieure.

Digitized by Google

3. **Gehaltsstufe** (3 300—4 500 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Geometer II. Klasse.
4. **Gehaltsstufe** (3 000—4 200 Frcs.):
   Keine.

VI. Besoldungsklasse (2 400—4 800 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (2 700—4 800 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die technischen Gehilfen I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
2. **Gehaltsstufe** (2 700—4 500 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehilfen I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stellvertreter der Bahningenieure und die technischen Gehilfen I. Klasse.
3. **Gehaltsstufe** (2 400—4 200 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehilfen I. Klasse.
4. **Gehaltsstufe** (2 400—4 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Sekretäre I. Klasse der Bahningenieure.
5. **Gehaltsstufe** (2 400—3 600 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Sekretäre II. Klasse der Bahningenieure; die Bahnmeister I. Klasse.

VII. Besoldungsklasse (1 800—3 600 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** 2 100—3 600 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   die technischen Gehilfen II. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die technischen Gehilfen II. Klasse.

Digitized by Google

2. **Gehaltsstufe** (2 100—3 300 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehilfen II. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehilfen II. Klasse; die Bahnmeister II. Klasse.
3. **Gehaltsstufe** (2 100—3 000 Frcs.):
   Keine.
4. **Gehaltsstufe** (1 800—3 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stellwerkaufseher.
5. **Gehaltsstufe** (1 800—2 700 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bahnmeistergehilfen I. Klasse.
6. **Gehaltsstufe** (1 800—2 500 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Brücken- und Stellwerkmonteure.
7. **Gehaltsstufe** (1 800—2 300 Frcs.):
   Keine.

VIII. Besoldungsklasse (1 500—2 700 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (1 700—2 700 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Zeichner I. Klasse; die technischen Gehilfen III. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die technischen Gehilfen III. Klasse.
2. **Gehaltsstufe** (1 600—2 500 Frcs.):
   Keine.
3. **Gehaltsstufe** (1 500—2 400 Frcs.);
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Zeichner I. Klasse.
4. **Gehaltsstufe** (1 500—2 300 Frcs.):
   Keine.
5. **Gehaltsstufe** (1 500—2 100 Frcs.):
   Keine.

Digitized by Google

IX. Besoldungsklasse (1 200—2 200 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (1 400—2 200 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Zeichner II. Klasse; die Bureaugehilfen III. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Zeichner II. Klasse; die Bureaugehilfen III. Klasse der Oberingenieure; die Vorarbeiter I. Klasse.

2. Gehaltsstufe (1 400—2 100 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnmeistergehilfen II. Klasse.

3. Gehaltsstufe (1 200—2 100 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen III. Klasse der Bahningenieure.

4. Gehaltsstufe (1 300—2 000 Frcs.):
Keine.

5. Gehaltsstufe (1 200—2 000 Frcs.):
Keine.

6. Gehaltsstufe (1 200—1 900 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Vorarbeiter II. Klasse, die Tunnelwärter I. Klasse, die Barrierenwärter Ia Klasse.

7. Gehaltsstufe (1 200—1 800 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnwärter I. Klasse; die Barrierenwärter Ib Klasse; die Blocksignalwärter I. Klasse; die Tunnelwärter II. Klasse.

8. Gehaltsstufe (1 200—1 700 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnarbeiter I. Klasse.

9. Gehaltsstufe (1 200—1 600 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnwärter II. Klasse; die Barrieren- und Blocksignalwärter II. Klasse.

Digitized by Google

10. Gehaltsstufe (1 200—1 500 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnarbeiter II. Klasse.

C. Betriebsdienst.

II. Besoldungsklasse (6 000—10 000 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (7 000—10 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Der Oberbetriebschef; der Obermaschineningenieur.

b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

2. Gehaltsstufe (6 000—9 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Der Stellvertreter des Oberbetriebschefs; der Obertelegraphen-inspektor; der Stellvertreter des Obermaschineningenieurs.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Betriebschefs; die Obermaschineningenieure.

III. Besoldungsklasse (5 000—8 000 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (5 600—8 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stellvertreter der Obermaschineningenieure; die Werkstättenvorstände I. Klasse.

2. Gehaltsstufe (5 000—7 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Betriebsinspektoren.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stellvertreter I. Klasse der Betriebschefs; die Werkstättenvorstände II. Klasse.

IV. Besoldungsklasse (4 000—7 000 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (4 800—7 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Der Stellvertreter des Obertelegrapheninspektors; die Maschinen-Ingenieure I. Klasse; die Elektrotechniker I. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stellvertreter der Werkstättenvorstände.

Digitized by Google

2. Gehaltsstufe (4 500—6 500 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Telegrapheninspektoren; die Bahnhofvorstände Ia Klasse; die Maschineningenieure I. Klasse; die Werkstätteningenieure I. Klasse; die Elektrotechniker I. Klasse.

3. Gehaltsstufe (4 000—6 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Der Oberrepartiteur.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stellvertreter II. Klasse der Betriebschefs, die Bahnhofvorstände Ib Klasse, die Verwalter I. Klasse der Lagerhäuser; die Depotchefs I. Klasse.

4. Gehaltsstufe (4 000—5 200 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Verwalter II. Klasse der Lagerhäuser.

V. Besoldungsklasse (3 000—5 000 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (3 500—5 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Der Vorstand der Zentralwagenkontrolle; die Maschineningenieure II. Klasse, die Elektrotechniker II. Klasse, der Sekretär des Obermaschineningenieurs.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Vorstände der Dampfbootverwaltungen.

2. Gehaltsstufe (3 300—4 800 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnhofvorstände II. Klasse; die Maschineningenieure II. Klasse, die Werkstätteningenieure II. Klasse, die Elektrotechniker II. Klasse, die Depotchefs II. Klasse, die Wagenmeister, die Sekretäre der Obermaschineningenieure.

3. Gehaltsstufe (3 300—4 500 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureauvorstände bei den Obermaschineningenieuren, die Lokomotivkontrolleure, die Oberlokomotivführer, die Depotaufseher; die Werkführer.

4. Gehaltsstufe (3 000—4 200 Frcs.):
Keine.

Digitized by Google

VI. Besoldungsklasse (2 400—4 800 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (2 700—4 800 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureauchefs beim Oberbetriebschef; die technischen Gehilfen I. Klasse beim Obertelegraphen-Inspektor; die technischen Gehilfen I. Klasse beim Obermaschineningenieur.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureauchefs bei den Betriebschefs, die Chefs I. Klasse der Güterexpeditionen, die Buchhalter und Rechnungsführer beim Obermaschineningenieur und in den Werkstätten.

2. **Gehaltsstufe** (2 700—4 500 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehilfen I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die technischen Gehilfen I. Klasse bei den Telegraphen-Inspektoren und bei den Obermaschineningenieuren.

3. **Gehaltsstufe** (2 400—4 200 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehilfen I. Klasse, die Stellvertreter I. Klasse der Bahnhofvorstände.

4. **Gehaltsstufe** (2 400—4 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stationsvorstände I. Klasse, die Obergüterschaffner, die Stellvertreter der Vorstände der Dampfbootverwaltungen.

5. **Gehaltsstufe** (2 400—3 600 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die technischen Gehilfen II. Klasse beim Obertelegraphen-Inspektor.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stellvertreter der Lagerhausverwalter; die technischen Gehilfen II. Klasse bei den Telegraphen-Inspektoren.

VII. Besoldungsklasse (1 800—3 600 Frcs.).

1. **Gehaltsstufe** (2 100—3 600 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die technischen Gehilfen II. Klasse beim Obermaschineningenieur.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stellvertreter II. Klasse der Bahnhofvorstände, die Chefs II. Klasse der Güterexpeditionen, die Chefs der Stationsbureaus, die Rechnungsführer und Bureauchefs I. Klasse der Güterexpeditionen, die Aufseher elektrischer Anlagen I. Klasse; die technischen Gehilfen II. Klasse bei den Obermaschineningenieuren, die Magaziniers I. Klasse des Fahrdienstes, die Werkführergehilfen.

Digitized by Google

2. Gehaltsstufe (2 100—3 300 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen II. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen II. Klasse, die Einnehmer I. Klasse, die Oberzugführer; die Vorarbeiter I. Klasse beim Werkstättedienst.

3. Gehaltsstufe (2 100—3 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Zugskontrolleure, die Wagenvisiteure I. Klasse.

4. Gehaltsstufe (1 800—3 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stationsvorstände II. Klasse, die Stationsgehilfen I. Klasse, die Stellvertreter III. Klasse der Bahnhofvorstände, die Gepäckexpedienten I. Klasse, die Telegraphisten I. Klasse, die Güterexpeditionsgehilfen I. Klasse, die Lagerhausgehilfen I. Klasse, die Rechnungsführer und Bureauchefs II. Klasse der Güterexpeditionen die Stellvertreter der Obergüterschaffner, die Dampfbootkapitäne I. Klasse; die Lokomotivführer.

5. Gehaltsstufe (1 800—2 700 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Rangiermeister I. Klasse, die Gehilfen der Oberzugführer, die Aufseher elektrischer Anlagen II. Klasse; die Magaziniers II. Klasse die Vorarbeiter II. Klasse beim Werkstättedienst, die Monteure.

6. Gehaltsstufe (1 800—2 500 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Güterschaffner I. Klasse, die Wagenvisiteure II. Klasse, die Magazingehilfen I. Klasse beim Fahrdienst.

7. Gehaltsstufe (1 800—2 300 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Portiers der Werkstätten.

VIII. Besoldungsklasse (1 500—2 700 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (1 600—2 700 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die technischen Gehilfen III. Klasse beim Obermaschineningenieur.

Digitized by Google

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stationsvorstände III. Klasse, die Einnehmer II. Klasse, die Portiers Ia Klasse, die Dampfbootkapitäne II. Klasse, die technischen Gehilfen III. Klasse bei den Obermaschineningenieuren, die Gasmeister.

2. Gehaltsstufe (1 600—2 500 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Rechnungsführer und Bureauchefs III. Klasse der Güterexpeditionen; die Zugführer.

3. Gehaltsstufe (1 500—2 400 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen III. Klasse, die Zeichner I. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen III. Klasse, die Stationsgehilfen II. Klasse, die Gepäckexpedienten II. Klasse, die Telegraphisten II. Klasse, die Güterexpeditionsgehilfen II. Klasse, die Lagerhausgehilfen II. Klasse, die Wagen- und Schriftenkontrolleure I. Klasse, die Portiers Ib Klasse, die Magaziniers der Lagerhäuser, die Dampfbootmaschinisten, die Drahtzieher; die Zeichner I. Klasse.

4. Gehaltsstufe (1 500—2 300 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stationsvorstände IV. Klasse; die Vorarbeiter I. Klasse beim Fahrdienst.

5. Gehaltsstufe (1 500—2 100 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Magazingehilfen II. Klasse.

IX. Besoldungsklasse (1 200—2 200 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (1 400—2 200 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Rangiermeister II. Klasse, die Magaziniers bei den Telegrapheninspektionen.

2. Gehaltsstufe (1 400—2 100 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

Digitized by Google

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Einnehmer III. Klasse, die Güterschaffner II. Klasse, die Gepäckexpedienten III. Klasse, die Frachteneinzüger, die Dampfbootsteuerleute I. Klasse.

3. **Gehaltsstufe** (1 200—2 100 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen IV. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen IV. Klasse.

4. **Gehaltsstufe** (1 300—2 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Vorarbeiter I. Klasse des Expeditionsdienstes, die Weichen-, Übergangs- und Signalwärter I. Klasse, die Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter I. Klasse, die Wärtervorstände, die Kamionneure, die Beleuchtungswärter I. Klasse, die Vorarbeiter der Lagerhäuser; die Lokomotivheizer, die Vorarbeiter II. Klasse beim Fahrdienst.

5. **Gehaltsstufe** (1 200—2 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stationsgehilfen III. Klasse, die Telegraphisten III. Klasse, die Güterexpeditionsgehilfen III. Klasse, die Lagerhausgehilfen III. Klasse, die Wagen- und Schriftenkontrolleure II. Klasse, die Portiers II. Klasse, die Trajektbahn- und Schleppschiffführer.

6. **Gehaltsstufe** (1 200—1 900 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Arbeiter I. Klasse beim Rangier- und Gepäckdienst, die Vorarbeiter II. Klasse des Expeditionsdienstes, die Kondukteure; die Vorarbeiter III. Klasse beim Fahrdienst, die Arbeiter I. Klasse beim Fahrdienst, die Magazingehilfen III. Klasse.

7. **Gehaltsstufe** (1 200—1 800 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Zeichner II. Klasse beim Obermaschineningenieur.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Haltestellenvorstände, die Arbeiter I. Klasse beim Eilgutdienst, beim Güterdienst und beim Kamionnagedienst, die Beleuchtungswärter II. Klasse, die Weichen- und Übergangswärter II. Klasse, die Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter II. Klasse, die Dampfbootsteuerleute II. Klasse, die Dampfbootkassiere I. Klasse; die Dampfbootheizer I. Klasse; die Zeichner II. Klasse bei den Obermaschineningenieuren, die Ausläufer (Bureaudiener), die Nachtwächter.

Digitized by Google

8. Gehaltsstufe (1 200—1 700 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Wagenreiniger, die Dampfbootkassiere II. Klasse, die Dampfbootheizer II. Klasse.

9. Gehaltsstufe (1 200—1 600 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Arbeiter II. Klasse beim Rangier- und Gepäckdienst, beim Eilgutdienst und beim Kamionnagedienst, die Bremser, die Matrosen; die Arbeiter II. Klasse beim Fahrdienst.

10. Gehaltsstufe (1 200—1 500 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Arbeiter II. Klasse beim Güterdienst, die Putzerinnen und Wärterinnen, mit Ausschluß der Barrierenwärterinnen; die Arbeiter III. Klasse beim Fahrdienst.

* * *

In diesen Gehaltsansätzen sind die Nebenbezüge für das Lokomotivpersonal und das Zugspersonal nicht inbegriffen; dagegen sind in denselben die für Dienstwohnungen angerechneten Mietbeträge enthalten.

Bern, den 7. Januar 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:
Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

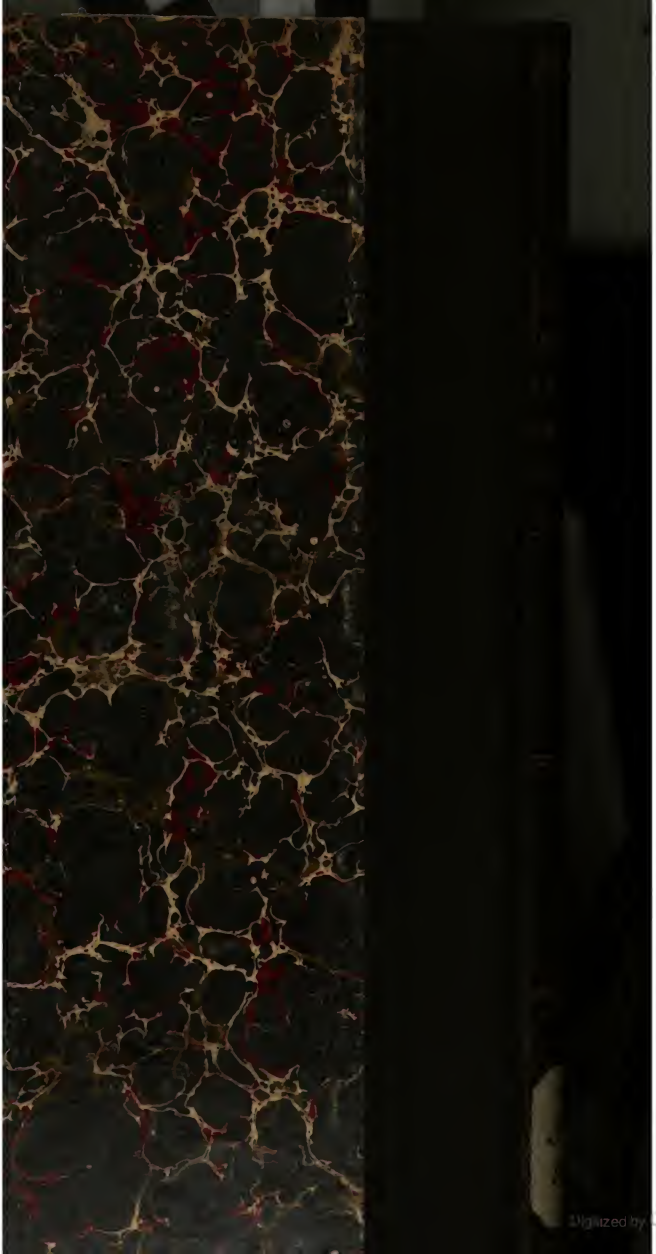
LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Digitized by Google

Digitized by Google

YC 25592

Digitized by Google


Digitized by Google